

# DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

TST-Chef Frank Schmidt baut  
in einem Mittelstandsverbund  
ein flächendeckendes  
Grünstromnetz für E-Lkw auf.

MEINUNG SEITE 2  
NAHAUFNAHME SEITE 3



MITTWOCH, 4. JUNI 2025 • N° 23 • 79. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE

## Neustart für die Infrastruktur

transport logistic 2025 Verkehrsminister will die Bedingungen für die Branche verbessern

Von Robert Kümmerlen

Mit einem klaren Bekenntnis zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung der Rahmenbedingungen aller Verkehrsträger hat Patrick Schnieder am Montag die transport logistic 2025 eröffnet. Der neue Verkehrsminister kündigte an, den Sanierungsstau auflösen zu wollen. Genug Geld sei vorhanden. Er versprach: „Wir schaffen eine langfristige, von der Konjunktur unabhängige und verlässliche Finanzierungsgrundlage für Verkehrsinvestitionen.“

Um schneller Wirkung zu erzielen, will der CDU-Politiker die Verfahren effizienter machen. „Wir müssen die Planungs- und Genehmigungsprozesse deutlich beschleunigen.“ In Bezug auf den kombinierten Verkehr sprach er sich für eine stärkere Förderung der Umschlaganlagen aus. Für die Wasserstraßen kündigte Schnieder einen Finanzierungs- und Realisierungsplan an. „Wir müssen vor allem bei der Binnenschifffahrt dieses Potenzial noch viel stärker nutzen.“ Dazu gehörten auch leistungsfähige Schleusen und Häfen. Die Nationale Hafenstrategie werde weiter umgesetzt.

Mit Blick auf den Luftverkehr sprach er sich dafür aus, Standortkosten zu senken und Betriebszeiten an zentralen Frachtflughäfen wie Frankfurt/Main, Leipzig/Halle und Köln/Bonn flexibel zu gestalten. Das stärke die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Im Straßengüterverkehr sieht er den batterieelektrischen Lkw auf dem Vormarsch - und damit auch den Bedarf an Ladeinfrastruktur. „Künftig sollen E-Lkw an rund 350 bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen schnell die Batterie laden können.“ Etwa zwei Drittel des



Verkehrsminister Patrick Schnieder bei der Eröffnung der transport logistic, die noch bis einschließlich Donnerstag läuft.

FOTO: MESSE MÜNCHEN

erwarteten Bedarfs sollen damit gedeckt werden. Die Ausschreibung sei bereits gestartet. Zugleich kündigte der Minister Förderung für alternative Antriebstechnologien wie Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe an.

Um Lkw-Fahrer zu gewinnen und zu halten, brauche es gute Arbeitsbedingungen: faire Löhne, geregelte

Ruhezeiten und ausreichend sichere Parkplätze. Ein digitaler Lkw-Stellplatz-Informationssystem sei in Arbeit. Auch die Ausbildung will das Ministerium reformieren: „Künftig soll es etwa möglich sein, die Prüfung zum Erlangen der beschleunigten Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen abzulegen.“

Als Hebel sieht der Minister die Digitalisierung. Besonders hob er die Rolle der künstlichen Intelligenz hervor. Abschließend betonte Schnieder den Willen zum Bürokratieabbau. Genehmigungen für Schwerlast- und Großraumtransporte müssten beschleunigt, Dokumentationspflichten reduziert werden.

### Abschreibung für E-Lkw steigt auf 75 Prozent

**INVESTITIONEN** Die Bundesregierung will die Wirtschaft entlasten und stärken. Dafür plant sie unter anderem eine Ausweitung der Abschreibungen auf bewegliche Wirtschaftsgüter und Steuersenkungen. Weitere Erleichterungen hat der Koalitionsausschuss von Union und SPD beschlossen. **SEITEN 2, 5**

### Schlechte Stimmung im Sektor Verkehr & Logistik

**TRENDCHECK** Die neue DIHK-Konjunkturumfrage zeigt: Die Unternehmen sind weiterhin eher pessimistisch. Im Straßengüterverkehr verschärfen Fachkräftemangel und Kostendruck die Lage. **SEITE 4**

### Lidl-Reederei Tailwind kauft Neubauserie

**SEEFracht** Tailwind Shipping Lines investiert in großem Stil in den Ausbau der Containerschiff- flotte. Zudem erweitert die zum Lebensmitteldiscounter Lidl gehörende Reederei ihren Intra-Asien-Dienst und setzt auf einen neuen Transshipment-Hub. **SEITE 8**

### „Operations Mindset“ als Führungskonzept

**HOCHSCHULE** Marianne Jahre, Forschungsdekanin an der Kühne Logistics University, sagt im Interview mit der DVZ, worauf es beim Umgang mit künftigen Lieferkettenkrisen ankommt, und erläutert, warum es bald wahrscheinlich mehr Logistikfachleute in DAX-Vorständen geben wird. **SEITE 9**

### Schweiz will ab 2029 bei Elektro-Lkw kassieren

**gebührenerhebung** Der Bundesrat plant eine Reform des Maut-Tarifsystems, die emissionsfreie Fahrzeuge einbezieht und die Einstufung von Verbrenner-Lkw anpasst. Der Neuregelung müssen jedoch zunächst beide Parlamentskammern zustimmen. **SEITE 10**

## Hoffnung auf das Sondervermögen

Für DB-InfraGo-Chef Philipp Nagl hat der Bestandserhalt Priorität

**SCHIENENNETZ** Der Vorstandsvorsitzende von DB InfraGo, Philipp Nagl, erhofft sich von dem beschlossenen Schuldenpaket des Bundestages für die Infrastruktur Impulse für das Schienennetz. „Es sieht so aus, als wäre das Sondervermögen ein großer Wurf“, sagte Nagl im Interview mit der DVZ.

Er schränkte allerdings ein, dass es noch viele offene Fragen gäbe. „So wissen wir noch nicht, welche Projekte über das Sondervermögen und welche über den Regelhaushalt finanziert werden sollen“, sagte der Vorstandsvorsitzende. Noch nicht geklärt sei zudem, ob DB InfraGo mit dem Geld Projekte finanzieren dürfe, die bereits in Planung oder sogar im

Bau sind. Die offenen Punkte würden sich aber laufend reduzieren.

Nagl machte deutlich, dass „bei uns der Bestandserhalt klar an erster Stelle steht“. Dazu zählte er unter anderem die Korridorsanierung. Seine Begründung: „Wenn wir den Grundzustand nicht in eine solide Verfassung bringen, hat alles, was wir sonst neu- und ausbauen, keinen Wert.“

Geld erhält die Infrastrukturgesell-

Philipp Nagl: „Bei uns steht der Bestandserhalt klar an erster Stelle.“



schaft der Deutschen Bahn (DB) auch über die Einnahmen aus den Trassenpreisen. Die seien in Deutschland im europäischen Vergleich zwar hoch, aber nicht zu hoch, so Nagl. Die Belastung zwischen den Verkehrsarten Nah-, Fern- und Güterverkehr sei jedoch falsch verteilt. Um die Einnahmen konstant zu halten, sei DB InfraGo gezwungen gewesen, die Preise für den Fern- und Güterverkehr anzuheben. „Wir halten diese Belastung für falsch und haben daher gegen die Trassenpreisbremse geklagt“, sagte Nagl.

IM FOKUS SEITEN 6/7

## Lang-Lkw polarisieren

EU-Verkehrsminister weiterhin nicht einig

**STRASSE** Wenn sich die EU-Verkehrsminister am 5. Juni zu ihrer Ratssitzung treffen, werden sie sich erneut nicht auf eine gemeinsame Position zur Richtlinie für Maße und Gewichte im Straßenverkehr einigen können. Die polnische Ratspräsidentschaft hat zuletzt zwar versucht, Vorbehalte gegen den Einsatz überlanger und schwererer Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr auszuräumen. Die Minister werden in Luxemburg aber lediglich einen Fortschrittsbericht diskutieren und wohl keine Entscheidungen treffen.

Um Bedenken wegen einer möglichen Überbelastung der Straßeninfrastruktur Rechnung zu tragen, haben die Polen angeregt, das Straßennetz

zu beschränken, auf dem längere und schwerere Fahrzeuge fahren dürfen. Dieses „Positivnetz“ solle erst bis 2045 auf das gesamte trans-europäische Straßennetz (TEN-V) ausgedehnt werden. Die größte Herausforderung sei derzeit aber, Regeln zur Durchsetzung der Beschränkung festzulegen, heißt es im Fortschrittsbericht der Polen.

Zweiter großer Streitpunkt ist der Vorschlag, neben E-Lkw auch Diesel-Lkw mit einem Gewicht von 44 Tonnen bis 2035 den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern, wenn sie im intermodalen oder im internationalen Verkehr zwischen zwei Staaten unterwegs sind, die solche Fahrzeuge national zulassen. (fh)



Das bewegt Berlin

# Die Steuerentlastung ist gut - aber nicht genug

Depotladen, Solardächer und Ladepartnerschaften: Die Bundesregierung muss jetzt ermöglichen, was die Transportbranche längst plant. Der Wille ist da, doch noch fehlt der politische Rahmen.



Von Susanne Landwehr

Die neue Bundesregierung von Union und SPD hat eines ihrer ersten Versprechen eingelöst und ein steuerliches Investitions-sofortprogramm vorgelegt. Das soll die deutsche Wirtschaft entlasten und stärken. Vor allem die Transportwirtschaft profitiert. Sie leidet schon seit Jahren unter hoher Steuerlast, Investitionsstau, maroder Infrastruktur und Bürokratie. Mit den verbesserten Abschreibungsbedingungen, der schrittweisen Senkung der Körperschaftssteuer sowie der Entlastung bei der Besteuerung nicht entnommener Gewinne sendet die Bundesregierung wichtige Signale.

Die Ausweitung der degressiven Abschreibung auf bewegliche Wirtschaftsgüter ist steuerpolitisch sinnvoll. So erhalten Unternehmen kurzfristig Liquidität und können die überfällige Modernisierung ihrer Fuhrparks anschieben. Positiv ist auch, dass Unternehmen neu gekaufte E-Fahrzeuge im ersten Jahr der Anschaffung mit 75 Prozent abschreiben können. Das bringt sie weiter in Richtung Kostenparität zum Diesel. Die Anhebung der Bruttolistenpreisgrenze für Dienstwagen auf 100.000 Euro kommt der Transportbranche ebenfalls entgegen. Einziger Wermutstropfen: Die Maßnahmen sind bis Ende

2027 befristet. Angesichts langer Lieferzeiten für E-Lkw könnte der Zeitraum zu knapp bemessen sein.

Die Bundesregierung plant zudem die Absenkung der Körperschaftssteuer von derzeit 15 Prozent auf 10 Prozent bis 2032. Dieser Schritt ist ebenfalls überfällig, weil er die Wettbewerbsfähigkeit der Transportwirtschaft international stärkt.

Doch Steuersenkungen und Abschreibungen sind nur ein Teil der Entlastungsmaßnahmen. Die Regierung muss bald nachlegen und die Haushalte für 2025 und 2026 schnell beschließen. Denn dort verteilt sie das Sondervermögen Infrastruktur auf die Ressorts und setzt Prioritäten.

Die Branche braucht keine warmen Worte mehr, sondern spürbare Veränderungen - vor allem bei der Infrastruktur.

Auch schnellere Genehmigungen, eine digitale Verwaltung und verlässliche politische Rahmenbedingungen sind überfällig. Alles das hat Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) während seiner Eröffnungsrede auf der transport logistic in München versprochen. Daran wird er sich messen lassen müssen.

Vor allem die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung ist

jetzt zentral. Sollte der Investitions-booster Wirkung zeigen, wird in der Transportbranche Ladeinfrastruktur benötigt. Doch ihr Ausbau geht nur mühsam voran. Die Ausschreibung für öffentliche Ladesäulen an Autobahnraststätten verzögert sich wegen eines Rechtsstreits. Genehmigungen für Ladesäulen dauern zu lange, der Stromnetzausbau ist nicht gesichert.

Die Regierung muss deshalb das Depotladen stärker fördern, so wie sie es im Koalitionsvertrag versprochen hat. Auch die Eigenversorgung mit Energie über Solaranlagen auf Logistikhallendächern müssen Union und SPD in den Blick nehmen. Über Partnerschaften können sich Transportunternehmen gegenseitig mit Ladeinfrastruktur aushelfen. Es gibt auch schon intelligente Konzepte für Ladesäulen-Sharing. Man muss nur machen oder die Wirtschaft machen lassen.

Die Bundesregierung hat mit dem Investitions-sofortprogramm und dem Sondervermögen wichtige Impulse gesetzt. Nun geht es um eine Gesamtstrategie, um Prioritäten und darum, wie die Mittel des Sondervermögens sinnvoll und effizient ausgegeben werden. Fahrzeughersteller und die Transportbranche stehen in den Startlöchern. Sie brauchen keine warmen Worte mehr, sondern sichtbare und spürbare Fortschritte - vor allem bei der Infrastruktur.

POLITIK SEITE 5

Ihre Meinung zum Leitartikel [landwehr@dvz.de](mailto:landwehr@dvz.de)

## Ladeinfrastruktur

### Depotladen wird zum Schlüssel für den Elektro-Lkw



Von Tobias Loew

Mittelständische Transporteure müssen dem Elektro-Lkw in Deutschland zum Durchbruch verhelfen. Denn die emissionsarme Technologie wird sich erst dann durchsetzen, wenn sie auch von den rund 80 Prozent kleinen Betrieben mit weniger als 20 Beschäftigten genutzt wird.

Deshalb ist es ein mutiger Schritt, wenn der Wormser Logistikdienstleister TST jetzt zusammen mit Partnern einen genossenschaftlichen Ansatz wählt, um ein Depotladenet zu schaffen. In drei Jahren will Visionär Frank Schmidt auf diese Weise an typischen Start- und Zielorten von

Transporttoren flächendeckende Lademöglichkeiten etablieren.

Wenn Mittelständler Hürden gemeinsam überwinden, senken sie ihre Kosten, bauen Kompetenzen auf und setzen Standards. Damit gewinnen sie auch als Einkäufer an Einfluss gegenüber Energietechnikproduzenten, Stromanbietern und Fahrzeugherstellern. Sie handeln entschlossen und klug, weil sie den Weg zur Wirtschaftlichkeit der neuen Antriebstechnologie verkürzen, ohne auf die Politik zu warten.

Das zeigt: Wo der Mittelstand fest zusammensteht, kann er es mit den Großen der Branche aufnehmen, gerade wenn er innovativ und agil agiert. Dann hat auch der Elektro-Lkw seine Chance in Deutschland.

NAHAUFNAHME SEITE 3

Ihre Meinung zum Kommentar [loew@dvz.de](mailto:loew@dvz.de)

## Handelskonflikte

### Trumps Hin und Her bei den Zöllen muss aufhören



Von Sebastian Reimann

Wenn Bundeskanzler Friedrich Merz am Mittwochabend zum Antrittsbesuch bei US-Präsident Donald Trump nach Washington reist, muss er - bei aller Notwendigkeit, den US-Präsidenten wohlgesonnen zu stimmen - bei einem Punkt sehr klar Stellung beziehen: Das ewige Hin und Her bei den Zöllen, gerade wieder bei der plötzlichen Anhebung der US-Zölle auf Stahl- und Aluminiumprodukte auf 50 Prozent, muss aufhören.

Es schadet den Verhandlungen zwischen EU-Kommission und US-Regierung über einen Handelsdeal.

Die Unplanbarkeit ist zudem Gift für die Wirtschaft auf beiden Seiten des Atlantiks. Sie ist dabei wahrscheinlich sogar schlimmer als ein späterer Zollsatz zwischen 10 und 30 Prozent, welchen die US-Administration am Ende aller Verhandlungen voraussichtlich auf jegliche Warenimporte erheben wird.

Das Wirrwarr treibt zugleich die Logistikkosten in die Höhe. Die Carrier können ihre Kapazitäten nicht vernünftig planen, was die Frachtraten volatil macht und steigen lässt. Auch Lagerflächen in den USA sind bereits teure Mangelware. Diese Mehrkosten der Zoll-An- und -Absagen sollte Merz Trump vor Augen führen und auf ein stärkeres Handeln mit Augenmaß pochen.

Ihre Meinung zum Kommentar [reimann@dvz.de](mailto:reimann@dvz.de)

## Meistgeklückt

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:

**FÜHRUNGSSPITZE**  
**DSV stellt Geschäftsführung für Deutschland vor**  
 Nach Abschluss der Schenker-Übernahme hat der dänische Logistikkonzern nun die deutsche Geschäftsführung ernannt.

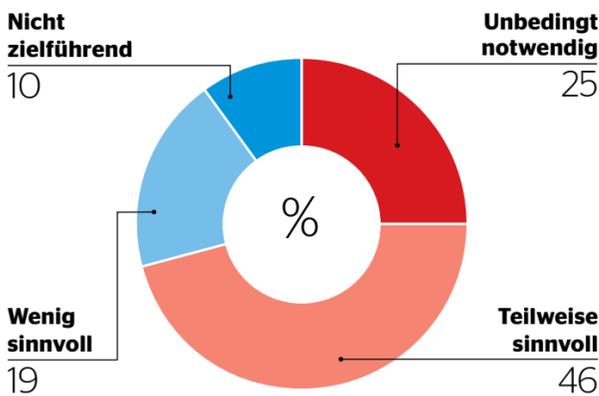
**ZUKÄUFE**  
**Hellmann geht in den „Hunting Mode“**  
 CEO Jens Drewes berichtet im DVZ-Interview exklusiv über die gerade entwickelte Wachstumsagenda „Strategie 2030“.

**SPEDITION**  
**LIT übernimmt Grüßing-Gruppe**  
 Der Logistikdienstleister aus Brake übernimmt die Grüßing Logistik GmbH und die Grüßing Spedition GmbH mit Sitz in Westerstede/Moorburg.  
[www.facebook.com/DVZLogistik](http://www.facebook.com/DVZLogistik)

## Umfrage

### Große Unterstützung für Paketgebühr

Wie bewerten Sie das Vorhaben der EU, den Binnenmarkt durch Gebühren auf Drittland-Importe zu schützen?



\* nicht repräsentative Umfrage der DVZ im Mai 2025 auf der Social-Media-Plattform LinkedIn; 185 Teilnehmer / Grafik: DVZ

**E-COMMERCE** Weil die Menge der online in Drittstaaten bestellten Waren rasant wächst und viele der per Paket ankommenden Produkte EU-Standards nicht entsprechen, hat die EU-Kommission die Einrichtung einer EU-Marktüberwachungsbehörde ins Gespräch gebracht. Die EU-Gesetzgeber diskutieren außerdem darüber, die Warenwertgrenze von 150 Euro abzuschaffen, unterhalb derer kein Zoll gezahlt werden muss. Als weiteres Instrument zur Bewältigung der Paketflut schlägt die Kommission vor, eine Bearbeitungsgebühr für E-Commerce-Importe in Höhe von bis zu 2 Euro pro Paket einzuführen. Zu Letzterem haben die LinkedIn-Nutzer der DVZ eine klare Meinung: 71 Prozent der Teilnehmer unserer Umfrage halten eine solche Gebühr zur Finanzierung von Zollkontrollen für unbedingt nötig oder teilweise sinnvoll. (fh)



# TST initiiert E-Lkw-Ladenetz

Der Wormser Logistikdienstleister will über einen **genossenschaftlichen Verbund** mittelständischen Mitgliedern Grünstrom zu wirtschaftlichen Preisen anbieten



Standardisierter Aufbau für Ladestationen: vom Solardach über Trafos bis zum Stromspeicher.

Von Tobias Loew

Frank Schmidt ist ein Machertyp, der Probleme lieber löst, als sie lange zu beklagen. Deshalb hat der Gründer und Geschäftsführer des Wormser Logistikdienstleisters TST für die Stromversorgung der Elektro-Lkw seines Unternehmens mit der Tochterfirma Pam Sun bereits einen Ladepark geschaffen, der auch Fahrzeugen anderer Flotten zur Verfügung steht. Und Schmidt ist ungeduldig. Denn als Strategie weiß er auch, dass die Depotlademöglichkeit am eigenen Standort nicht dazu ausreicht, deutschlandweite Transporte mit batterieelektrischen Fahrzeugen anzubieten. Die Energieversorgung der Zukunft hat ihm mit der Erfahrung aus 35 Jahren Transport und Logistik zunächst Bauchschmerzen bereitet. Daraus wurden schnell schlaflose Nächte, in denen schließlich eine Vision entstand, die er mit seinem Team

jetzt umsetzt: ein flächendeckendes Depotladenetzt von Logistikern für Logistikern, unabhängig von Energieversorgern. Mittelständische Unternehmen wie TST sollen es über einen genossenschaftlichen Ansatz partnerschaftlich finanzieren. „Die Wirtschaftlichkeit von Ladeinfrastruktur hängt maßgeblich von ihrer Auslastung ab“, erklärt Schmidt. Deshalb will er die Anlagen durch gemeinschaftliche Nutzung zu einer rentablen Investition machen. „Durch den sehr günstigen Dieselpreis erreichen wir derzeit die Kostenparität zwischen Elektro-Lkw und Verbrennern erst ab einem Strompreis von unter 33 Cent je Kilowattstunde“, hat der TST-Chef ausgerechnet, was sich auch mit Daten der Denkfabrik Agora Energiewende deckt. Doch solche Konditionen bieten öffentliche Ladeparks bisher nicht. Deshalb hat das Team um Schmidt ein Gesamtkonzept entwickelt, das die Voraussetzungen für günstigen Strom und damit auch den wirtschaftlichen

„**Die Wirtschaftlichkeit von Ladeinfrastruktur hängt maßgeblich von ihrer Auslastung ab.**“

Frank Schmidt, Gründer und Geschäftsführer von TST



Einsatz von batterieelektrischen Lkw schafft. „Entscheidend ist, dass der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt, um Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz zu vereinen“, betont Schmidt. Sein Unternehmen baut und betreibt immer wieder neue Logistikstandorte in Eigenregie, die inzwischen strategisch auf die Stromerzeugung ausgerichtet sind. „Wir nennen sie unsere Energiekraftwerke“, sagt der Unternehmer.

Dabei hat TST die Eigenstromerzeugung schrittweise weiterentwickelt: von der Onsite-Nutzung über die Bilanzierung und Übertragung von Teilen der erzeugten Strommenge auf andere Standorte bis hin zur Vermarktung. „In unserem Ladepark verkaufen wir den Strom auch an andere Transportunternehmen, die bei uns auftanken“, sagt Schmidt. Das eigene Terminal erreiche bereits eine erfreuliche Auslastung.

In dem genossenschaftlich betriebenen Depotladenetzt, das TST gemeinsam mit mittelständischen Partnern ins Leben ruft, soll das Beispiel der Wormser Depotladestation Schule machen. „Bei der Umsetzung mussten wir viele Schwierigkeiten überwinden und haben einen enormen Erfahrungsschatz gesammelt“, betont Schmidt und fügt hinzu: „Dieses Wissen wollen wir jetzt mit unseren Partnern in dem Depotladenetzt teilen.“

## Flächendeckendes Netz bis 2028

Im Tochterunternehmen Pam Sun hat er ein Team aufgebaut, das bis zum Jahresende an 3 weiteren Standorten des Logistikdienstleisters Depotlademöglichkeiten realisiert. Bis Ende 2026 sind zwischen 10 und 20 Standorte vorgesehen.

„Wir helfen unseren Partnern durch den Einsatz erprobter Systeme, Lkw-taugliche Anlagen zu schaffen, und definieren gemeinsame Anforderungen. Und wenn wir zusammen höhere Stückzahlen abnehmen, profitieren alle von besseren Einkaufskonditionen“, erklärt Schmidt das Konzept. Die Finanzierung trägt aber jedes der beteiligten Unternehmen selbst. „Die Assets bleiben beim Partner und gehen nicht in den Verbund.“

Spätestens bis 2028 soll daraus ein deutschlandweit flächendeckendes Netz entstehen, das batterieelektrische Lkw für Touren in ganz Deutschland mit Energie versorgt. Doch der TST-Chef hat noch weiter gedacht. Er will im Verbund auch Strom gemeinsam zukaufen. Denn die Eigenproduktion reicht weder für den Betrieb größerer Lkw-Flotten noch für eine wirtschaftliche Auslastung der Depotladestandorte. Dafür ist jeweils ein großer Stromspeicher erforderlich, der den Rund-um-die-Uhr-Betrieb ermöglicht.

„Außerdem können wir damit grünen Strom zu Zeiten mit besonders günstigen Konditionen aus dem öffentlichen Netz speichern“, fügt er hinzu. Sofern dieser über einen Herkunftsnachweis des Umweltbundesamts verfüge, erlaube das auch Logistikkunden, die Nutzung erneuerbarer Energien in ihrer eigenen CO<sub>2</sub>-Bilanz geltend zu machen.

Am Epex-Spotmarkt lassen sich Tarife zwischen 4 und 10 Cent je Kilowattstunde realisieren. Laut Bundesnetzagentur lag der durchschnittliche Day-Ahead-Preis, der einen Tag vor der Abnahme gehandelt wird, 2024 pro Kilowattstunde bei 7,85 Cent. Wenn Windkraftwerke in Einzelfällen zu viel Strom produzieren, kommt es sogar kurzfristig zu negativen Strompreisen. Mit der dynamischen

ANZEIGE



Preisbildung am Strommarkt hat sich Schmidt intensiv befasst.

## Einkaufsvorteile für E-Lkw sichern

Natürlich schießt der Unternehmer auch auf Einkaufsvorteile bei der Fahrzeugbeschaffung, denn die E-Lkw kosten derzeit mindestens das Doppelte eines vergleichbaren Dieselmotors. Dabei kann er sich am Vorbild des Speditionsverbunds Elvis orientieren, der durch gemeinsame Einkaufsverhandlungen bessere Konditionen erzielt. Genauso wie für die Ladeinfrastruktur müssen die Mitglieder der Depotladekooperative aber auch ihre batterieelektrischen Fahrzeuge auf eigene Rechnung erwerben.

Der Zusammenschluss steht jedem Unternehmen offen, das Elektro-Lkw einsetzt. Für diese fällt je Fahrzeug ein fixer Jahresbetrag an. Wer zusätzlich seine Ladeinfrastruktur einbringt, erhält einen Nachlass auf die Mitgliedsgebühr und wird laut Schmidt bald von der planbaren Auslastung profitieren. „Die meisten unserer Anlagen befinden sich in Gewerbe- oder Industriegebieten, also in direkter Nähe zu den Zielpunkten vieler Transportaufträge.“

Herzstück des Modells soll die Software werden, über die ein Fahrer für eine Ladesäule für seinen Lkw buchen könne. „Wir werden damit ähnlich wie im Tankkartenmodell auch die Abrechnung zentralisieren und vereinheitlichen“, fügt der Unternehmer hinzu.

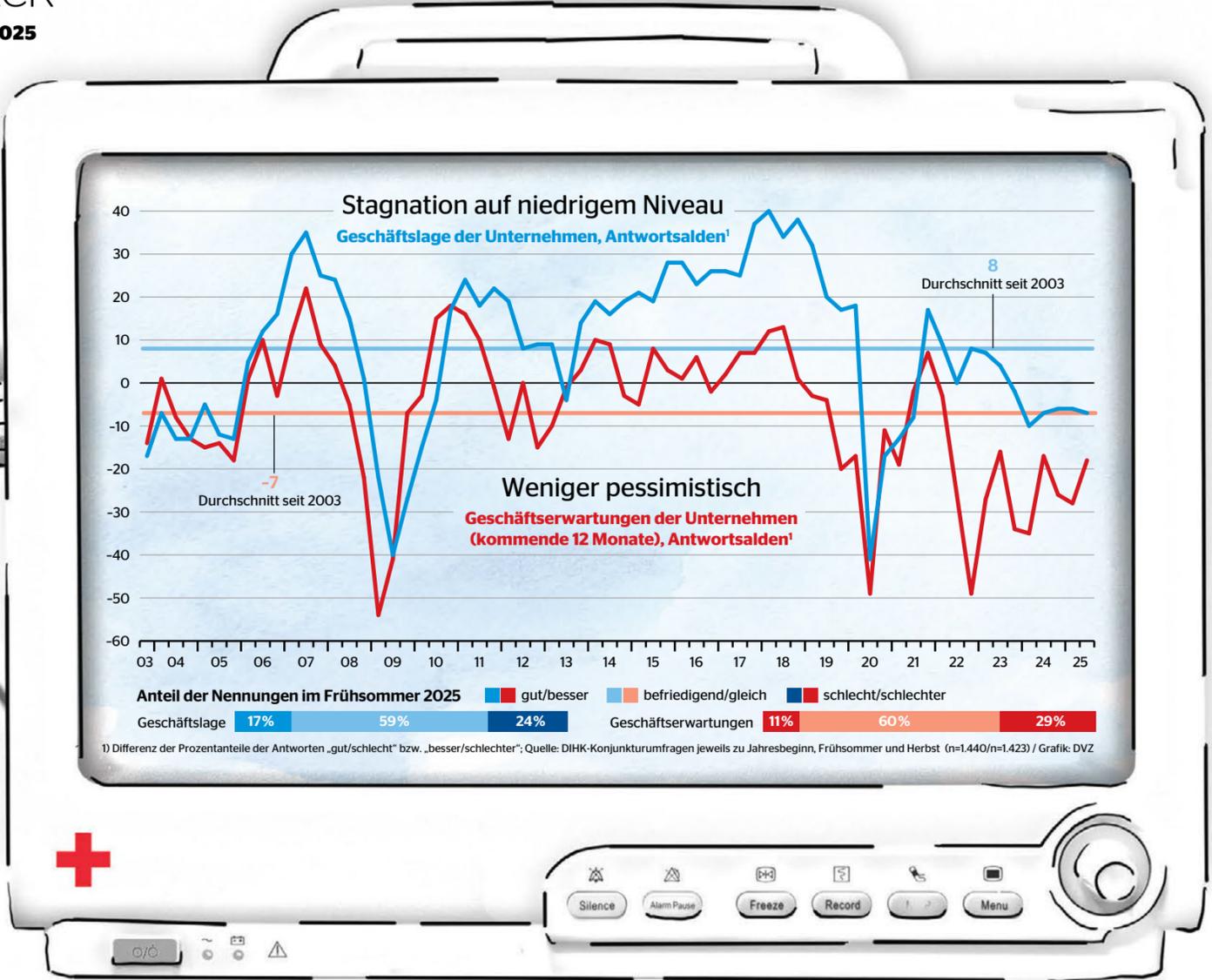
## Praxisgerechte Ausführung

Der bei Pam Sun entwickelte Standard für die Ladeanlagen erfülle zudem die Anforderungen der Lkw optimal: „Bei uns passt die Durchfahrts Höhe, die Ladesäule ist ohne Absatteln zu erreichen, und wir bieten auch eine zusätzliche Stromversorgung für Kühlaufleger und -aufbauten“, sagt der TST-Chef.

An seinen eigenen Standorten schafft das Wormser Unternehmen zudem Räume für die Pausen und Übernachtungen der Fahrer. Schmidt: „Dort sollen sie sich nach dem Arbeitstag erholen, lecker, günstig und gesund verpflegen und saubere sanitäre Anlagen nutzen können.“ Vor 35 Jahren ist er als selbstfahrender Unternehmer mit einem Lkw in die Selbstständigkeit gestartet, heute sind für ihn etwa 3.500 Beschäftigte an 75 Standorten tätig.

„Wenn wir weiter genügend Fahrer finden wollen, müssen wir solche Schritte gehen, die den Beruf wieder attraktiver machen“, ist Schmidt überzeugt. Auch für diese Rastmöglichkeit, die von Fahrern am Pilotstandort bereits gut angenommen werde, entsteht ein Standard, der von allen Mitgliedern genutzt werden kann.

MEINUNG SEITE 2



Verkehr & Lagerei

# KRAFTLOSE KONJUNKTUR

Die Transport- und Logistikbranche geht mit einem weiterhin eher schwachen Puls in den Sommer. Das geht aus der neuesten Umfrage der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) hervor.

In der neuen Konjunkturumfrage der DIHK zeigen zwar einzelne Indikatoren leichte Verbesserungen, doch die Stimmung bei den Unternehmen bleibt überwiegend schlecht. Nur ein Viertel der rund 23.000 befragten Betriebe bewerten ihre Lage als gut. Die Geschäftserwartungen fallen überwiegend pessimistisch aus. Das gilt auch für den Verkehrs- und Logistiksektor. Die Geschäftssituation dort stagniert auf niedrigem Niveau. Die Stimmung ist weiterhin schlechter als im Dienstleistungssektor insgesamt. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass der Sektor nicht nur den Güterverkehr, sondern auch den Straßen- und Schienennahverkehr sowie etwa Taxifirmen beinhaltet.

Der Straßengüterverkehr leidet laut DIHK unter den infrastrukturellen Problemen. Zusätzlich belasten hohe Arbeitskosten und der Fachkräftemangel die Branche. Der Lagesaldo speziell in diesem Segment ist gegenüber der vorherigen Umfrage um 3 auf nunmehr minus 13 Punkte gesunken. Mittlerweile nennen zwei Drittel der Betriebe im Straßengüterverkehr die Arbeitskosten als Geschäftsrisiko. Entsprechend restriktiv sind in dem Segment auch die Personalplanungen (Antwortsaldo von minus 21 Punkten). Damit stehen die Zeichen klar auf Personalabbau.

Es verdichte sich die Befürchtung, dass erstmals in der deutschen Nachkriegsgeschichte die Wirtschaftsleistung das dritte Jahr in Folge sinke, sagt DIHK-Hauptgeschäftsführerin Helena Melnikov. Die DIHK erwartet für das laufende Jahr weiterhin einen leichten Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 0,3 Prozent. Damit ist sie pessimistischer als die Bundesregierung sowie die Wirtschaftsweisen, die mit einer Stagnation des BIP rechnen. (cs)

## Noch eher restriktiv

Erwartete Ausgaben für Investitionen im Inland (kommende 12 Monate), Antwortsalden<sup>1</sup>



Anteil der Nennungen im Frühsommer 2025		
Kategorie	höher	geringer
Erwartete Ausgaben	25%	29%

1) Differenz der Prozentanteile der Antworten „höher“/„geringer“; Quelle: DIHK-Konjunkturumfragen (Jahresbeginn, Frühsommer, Herbst, n=1.096) / Grafik: DVZ

## Zeichen stehen auf Personalabbau

Erwartete Beschäftigtenzahl (kommende 12 Monate), Antwortsalden<sup>1</sup>



Anteil der Nennungen im Frühsommer 2025		
Kategorie	höher	geringer
Erwartete Beschäftigtenzahl	12%	24%

1) Differenz der Prozentanteile der Antworten „höher“/„geringer“; Quelle: DIHK-Konjunkturumfragen (Jahresbeginn, Frühsommer, Herbst, n=1.365) / Grafik: DVZ

## Umweltschutz vor Kapazitätsausbau

Hauptmotive für Investitionen im Inland, in Prozent<sup>1</sup>



1) Mehrfachantworten möglich; Quelle: DIHK-Konjunkturumfragen (n=1.108) / Grafik: DVZ

## Großer Kostendruck

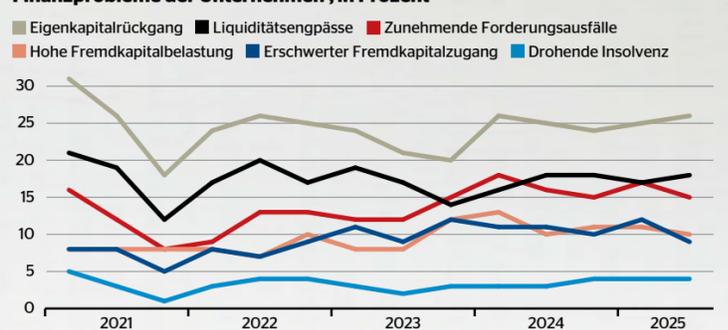
Top-Geschäftsrisiken<sup>1</sup>, in Prozent<sup>2</sup>



1) Zur Auswahl standen zudem Auslandsnachfrage (23%), Finanzierung (18%), Wechselkurs (2%); 2) Mehrfachantworten möglich; 3) wie Bürokratie, Handelsbarrieren, Lieferkettenstörungen, Planungsunsicherheit, Steuern etc.; Quelle: DIHK-Konjunkturumfragen (n=1.416) / Grafik: DVZ

## Eigenkapitalrückgang im Vordergrund

Finanzprobleme der Unternehmen<sup>1</sup>, in Prozent<sup>2</sup>



1) Bei 51 Prozent der Unternehmen ist die Finanzlage unproblematisch; 2) Mehrfachantworten möglich; Quelle: DIHK-Konjunkturumfragen (n=1.206) / Grafik: DVZ

**METHODIK** Grundlage für die DIHK-Ergebnisse sind Befragungen der Unternehmen durch 79 IHKs. Für die Umfrage „Frühsommer 2025“ - sie lief vom 24. März bis 30. April - haben die IHKs rund 23.000 Antworten ausgewertet. Davon stammten etwa 1.400 aus dem Sektor Verkehr und Lagerei.

# Regierung senkt Steuerlast

**Abschreibung** für E-Lkw steigt auf 75 Prozent im ersten Jahr / Steuerpläne gelten ab Juli

Von Susanne Landwehr

Die Bundesregierung setzt ein Sofortprogramm für Investitionen auf, um die Wirtschaft zu entlasten. Auch die Transportbranche wird davon profitieren. Einen entsprechenden Gesetzentwurf für ein „steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ wollen die Koalitionspartner an diesem Mittwoch ins Bundeskabinett einbringen.

Eine wichtige Änderung, die für mehr Liquidität in den Unternehmen sorgen wird, ist die Ausweitung der degressiven Abschreibung von 30 Prozent für bewegliche Wirtschaftsgüter. Dies beschleunige Investitionen in die Transformation der Wirtschaft und sei bürokratiearm und kostengünstig umzusetzen, heißt es im Gesetzentwurf. Die Regelung soll bereits ab dem 1. Juli in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 2027 gelten.

Besonders bedeutend für die Transportbranche ist die weitere Förderung der E-Mobilität. Auch hier plant die Regierung für neu angeschaffte E-Fahrzeuge eine Neuregelung der degressiven Abschreibung. Der Zeitraum ist ebenfalls von Juli 2025 bis Dezember 2027 begrenzt. Der Abschreibungszeitraum beginnt laut Gesetzentwurf bei 75 Prozent und fällt im Zeitverlauf bis 2032 auf 2 Prozent ab. Das gelte auch für Elektro-Nutzfahrzeuge und Lkw, heißt es in der Gesetzesbegründung. Eine Kumulierung mit Sonderabschreibungen sei nicht zulässig.

Der Abschreibungszeitraum von sechs Jahren entspreche der regelmäßigen durchschnittlichen Nutzungsdauer. Die Bruttopreisgrenze von E-Fahrzeugen als Dienstwagen werde auf 100.000 Euro erhöht. Bei E-Fahrzeugen werde die Bemessungsgrundlage der Bruttolistenpreise von 70.000 auf 100.000 Euro angehoben.

Union und SPD wollen darüber hinaus die im Koalitionsvertrag versprochene schrittweise Senkung der Körperschaftsteuer von derzeit 15 auf 10 Prozent bis 2032 im Kabinett beschließen. „Ab 2032 beträgt die Gesamtsteuerbelastung dann knapp 25 Prozent statt aktuell knapp 30 Prozent“, so das BMF.

Für Einzel- und Mitunternehmer sieht die Regierung Steuererleichterungen vor. So sollen nicht entnommene Gewinne, die im Betrieb



Ein E-Lkw beim Laden. Der Kauf dieser Fahrzeuge soll künftig per Abschreibung gefördert werden.

FOTO: DPA



**Bis Mitte des Jahres soll für jeden sichtbar werden, dass es mit Deutschland vorangeht.**

Koalitionsausschuss von Union und SPD

belassen und reinvestiert werden, mit einem ermäßigten Steuersatz besteuert werden. Derzeit beträgt er 28,25 Prozent. Geplant ist laut Gesetzentwurf, den Satz bis 2032 auf 25 Prozent zu senken.

Darüber hinaus soll von 2026 bis 2030 bei der steuerlichen Forschungszulage die Obergrenze der Bemessungsgrundlage von 10 auf 12 Millionen Euro angehoben werden. Diese Regelung soll dem Gesetzentwurf zufolge erst am 1. Januar 2026 in Kraft treten.

In der vergangenen Woche hatte der Koalitionsausschuss von Union und SPD zum ersten Mal getagt und seine Prioritäten festgesetzt. So wollen die Koalitionspartner die Haushalte 2025 und 2026 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis 2029 zügig verabschieden und damit den Grundstein für Investitionen legen. „Bis zur Mitte des Jahres soll für jeden sichtbar werden, dass es mit Deutschland vorangeht“,

versprechen die Parteien in einem vielseitigen Ergebnispapier.

Zunächst wollen Union und SPD eine Investitionsinitiative starten und damit die Versprechen aus dem Koalitionsvertrag umsetzen. Dazu gehört unter anderem das Errichtungsgesetz für das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität.

Im Papier des Koalitionsausschusses geht es in einem zweiten Themenfeld um Vereinfachung und Beschleunigung, zum Beispiel schnellere Vergaben und zügigere Genehmigungsverfahren für Wasserstoffinfrastruktur. Beim Thema Wirtschaftswachstum versprechen die Koalitionspartner, dass sie mit der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie beginnen wollen. Zudem soll die Stromsteuer gesenkt und die Elektromobilität gefördert werden. Mit dem Sofortprogramm für Investitionen ist zumindest ein kleiner Teil umgesetzt.

MEINUNG SEITE 2

## Grüne wollen konkrete Ziele für Modal Split

**SCHIENE** Die Grünen-Bundestagsfraktion will im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) konkrete Ziele für den Schienengüterverkehr verankern. So soll festgeschrieben werden, dass der Modal Split bis 2040 auf 30 Prozent steigt. Auch sei erstrebenswert, dass der Bahnverkehr bis 2040 die vollständige Treibhausgasneutralität erreicht. Darüber hinaus sollten in Städten und städtischen Zentren ausreichend Flächen für den Schienengüterverkehr bestehen bleiben, um Güterhubs und Güterumschlagzentren für die Nahverkehrsversorgung errichten zu können. Das geht aus der vorläufigen Fassung eines Gesetzentwurfs der Oppositionsfraktion hervor, der am Donnerstag im Bundestag debattiert werden soll. Bis Redaktionsschluss lag der Fraktionsbeschluss noch nicht vor.

Bei der AEG-Novelle geht es um die Entwidmung von Bahnflächen. Union und SPD haben für Donnerstag einen Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht, mit dem sie die Entwidmung wieder vereinfachen wollen. Die Ampelregierung hatte dieses erschwert - zum Leidwesen von Kommunen, die die Flächen unter anderem für Gewerbe oder den Wohnungsbau nutzen möchten. Im Regierungsentwurf heißt es, dass eine Entwidmung nicht erfolgen dürfe, sollte eine Bahnstrecke oder ein Teilabschnitt möglicherweise wieder in Betrieb genommen werden können. (sl)

## Berichterstatter für Verkehr stehen fest

**HAUSHALTAUSSCHUSS** Die Grünen-Bundestagsabgeordnete Paula Piechotta ist Berichterstatterin für den Etat des Bundesverkehrsministeriums (Einzelplan 12) und setzt damit ihre Arbeit im Haushaltsausschuss aus der vergangenen Legislaturperiode fort. Sie sitzt seit 2021 im Bundestag und vertritt den Wahlkreis Leipzig. Berichterstatter für die Unionsfraktion ist Florian Oßner (CSU), der diese Aufgabe ebenfalls schon während der Ampelregierung übernommen hatte. Er ist bereits seit 2019 Mitglied im Haushaltsausschuss und zudem stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages.

Für die SPD-Bundestagsfraktion ist Uwe Schmidt Berichterstatter. Er vertritt den Wahlkreis Bremen II und Bremerhaven und kümmerte sich in der vergangenen Legislaturperiode um das Thema Seeschifffahrt. Für die Linke-Bundestagsfraktion übernimmt Sascha Wagner die Berichterstattung Verkehr. Er kam über die Landesliste auf Platz 1 im Wahlkreis Dinslaken-Oberhausen in den Bundestag. Berichterstatter für die AfD ist Marcus Bühl. Er ist seit 2017 Abgeordneter im Bundestag für den Wahlkreis Gotha - Ilm-Kreis und war schon in der vergangenen Legislaturperiode Mitglied im Haushaltsausschuss und Stellvertreter im Innenausschuss. (sl)

# Sonderkonditionen für Ukraine sollen bleiben

EP-Verkehrsausschuss stimmt für Verlängerung des Straßengüterverkehrsabkommens

Von Frank Hütten

Das im Juni 2024 geänderte EU-Straßengüterverkehrsabkommen mit der Ukraine kann wohl bis Jahresende in Kraft bleiben. Der im Europäischen Parlament federführende Verkehrsausschuss votierte am Dienstag mit 32 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen die Empfehlung des für das Dossier zuständigen EP-Berichterstatters Frank Siegbert Droese (AfD) dafür, das Abkommen rückwirkend zu genehmigen und über sein Ablaufdatum am 30. Juni hinaus für sechs Monate zu verlängern. Die Abstimmung im EP-Plenum ist am 17. Juni geplant, danach muss die Vereinbarung auch noch von den EU-Mitgliedsstaaten gebilligt werden.

Das zum ersten Mal im Juni 2022 abgeschlossene Abkommen soll der Ukraine in Kriegszeiten neben Exporten auch den Gütertransport durch die EU erleichtern. Transportunternehmen aus der Ukraine brauchen dafür keine Genehmigungen mehr, Führerscheine und Qualifikationsnachweise werden anerkannt. 2024 gab es nach Kritik aus Polen,

300.000

Tonnen Güter mehr als zuvor werden durch das Abkommen monatlich aus der EU in die Ukraine transportiert.

Quelle: Europäisches Parlament

Ungarn und der Slowakei, die ihre eigenen Transportunternehmen zunehmend von ukrainischen Konkurrenten aus dem Markt gedrängt sahen, Änderungen am ursprünglichen Text. Zum Schutz des EU-Binnenmarktes wurde unter anderem vereinbart:

- Transportunternehmen müssen Dokumente mitführen, die ihre Zulassung für den internationalen Straßengüterverkehr belegen und dass sie das Abkommen einhalten. Das soll auch durch einen Aufkleber an der Windschutzscheibe kenntlich gemacht werden.

- Ebenfalls durch Dokumente belegt werden muss, dass Leerfahrten direkt mit einer Transitfahrt oder einem bilateralen internationalen Transport zusammenhängen.

- Es soll strenger gegen Betrug, die Fälschung von Fahrerpapieren und Verstöße gegen Straßensicherheitsvorschriften vorgegangen werden. Solche Verstöße können zum Verlust der im Abkommen gewährten Transportrechte führen.

- Wenn es durch das Abkommen in bestimmten Regionen von EU-Staaten zu ernsthaften Störungen des Straßengüterverkehrsmarktes kommt, dürfen die Mitgliedsstaaten das Abkommen in diesen Regionen aussetzen.

Durch die Vereinbarung ist das Volumen der per Lkw in die EU exportierten Güter nach Angaben des EP um etwa zwei Drittel gestiegen. Die Importe aus der EU hätten um etwa 300.000 Tonnen pro Monat zugenommen.

# „Ohne Generalsanierung brauchen wir ewig“

Der Vorstandsvorsitzende der DB InfraGo, **Philipp Nagl**, wünscht sich einfachere Prozesse beim Neu- und Ausbau von Trassen. Umleiterstrecken sollen frei von Baustellen bleiben, aber einen finanziellen Ausgleich für Umwege beurteilt er kritisch.

Von Michael Cordes

Das ist ja ein toller Einstieg für das Interview. Noch bevor es losgeht, sagt Philipp Nagl, dass er solche Presstertermine eigentlich gar nicht so gerne mag. Unangenehmer Pflichtterminus also für den Chef von DB InfraGo? Davon ist im frisch renovierten Bahntower in Berlin nichts zu spüren. Im Gegenteil, Nagl ist anzumerken, dass er für Bahnthemen brennt.

**DVZ: Herr Nagl, im Koalitionsvertrag steht der Satz, dass im DB-Konzern eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen soll. Haben Sie Angst um Ihren Job?**

**Philipp Nagl:** Nein. Ich sehe mich als ein Fachmann für Eisenbahnthemen. Ich habe hier einen Job zu erledigen und gebe mein Bestes.

**Im Koalitionsvertrag steht zudem: „Wir werden die DB InfraGo vom DB-Konzern weiter entflechten, innerhalb des integrierten Konzerns.“ Ist das ein Plädoyer für die Trennung von Netz und Betrieb?**

Mir steht es nicht zu, den Koalitionsvertrag zu interpretieren. Aber diese Diskussion über Trennung von Netz und Betrieb ist eine ganz speziell deutsche Debatte. Versuchen Sie, einem Chinesen die Trennung von Netz und Betrieb zu erklären oder einem Japaner: Die verstehen das nicht.

**Aber in Großbritannien hat die Regierung Netz und Betrieb getrennt.**

Das ist Jahre her und nun führt man sie dort wieder zusammen. Es gibt Länder, da sind sie getrennt. Aber ich kenne aktuell kein Land, das eine integrierte Bahn hat und diese trennen möchte. Zudem lautet doch die entscheidende Frage: Wie kriegen wir das Schienennetz wieder so in den Griff, dass es funktioniert? Für deren Beantwortung ist die Trennungsdiskussion überhaupt nicht hilfreich. Hinzu kommt: Die Trennungsbefürworter argumentieren immer, dass es mehr fairen Wettbewerb geben würde. Aber auf diesem Feld sind wir weit fortgeschritten. Sonst würden im Güterverkehr nicht fast 70 Prozent der Verkehrsleistung in Deutschland auf private Anbieter entfallen.

**Zum Infraplan - dem Steuerungskonzept des Bundes für das Schienennetz - liegt ein erster Entwurf vor. Benötigen Sie den Infraplan als Leitplanke für Ihre Arbeit?**

Wir sind sehr dafür, dass der Bund transparent macht, wie er die Bahn steuert. Deshalb unterstützen wir vor-

behaltlos das Konzept des Infraplans als zentrales Steuerungselement. Mit Gründung der DB InfraGo ist ein Schritt gemacht. Auch die Erhöhung der Investitionen ist geglückt. Wenn wir jetzt noch die Neuaufstellung der Finanzierungsinstrumente schaffen, sind die entscheidenden Weichen gestellt.

**Warum ist dabei eine Änderung erforderlich?**

Weil die Instrumente mittlerweile sehr viele und damit unübersichtlich geworden sind, zum Teil auch veraltet. So kann mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) der Bund nun die Instandhaltung des Netzes finanzieren. Das war vorher mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) nicht möglich. Ein weiteres Problem waren die unterschiedlichen Kriterien für die Fördergelder, die für Verunsicherung sorgten.

**Können Sie ein Beispiel nennen?**

Ein Beispiel ist der Bau eines ETCS-fähigen Stellwerkes. Gefördert werden kann das aus einem Digitalisierungstopf. Wenn das Stellwerk aber unbedingt saniert werden muss, ETCS aber erst in fünf Jahren eingebaut werden kann, erfolgt keine Förderung, obwohl das neue Stellwerk problemlos auf ETCS hochrüstbar ist. Somit unterbleibt ein Austausch des Stellwerkes, und wir kommen nicht voran.

**Machen andere Staaten es genauso kompliziert?**

Ich kenne nicht die Abläufe in allen anderen Staaten. Aber ich wage zu behaupten, dass Deutschland zu den Spitzenreitern zählt, was die Komplexität betrifft. Gleiches gilt für die Dokumentation von Bauplanungen und -abnahmen: Die Zahl der Unterlagen, die geschrieben, gesichtet und geprüft werden müssen, ist gigantisch.

**Wie wichtig sind die Einnahmen aus den Trassenpreisen zur Finanzierung des Netzes?**

Wir versuchen, einen marktverträglichen Teil der Kosten von den Nutzern einzusammeln. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland leisten einen im europäischen Vergleich relativ hohen Beitrag zur Finanzierung.

**Sind die Trassenpreise zu hoch?**

Nein. Die Belastung ist zwischen den Verkehrsarten falsch verteilt. Wir haben in den letzten Jahren die Preise gesamthaft nie über Inflationsniveau erhöht. Dann hat die Politik die Trassenpreislösung für den Nahverkehr beschlossen. Um die Einnahmen konstant zu halten, mussten wir die Preise für den Fern- und Güterverkehr anheben. Wir halten diese Belastung

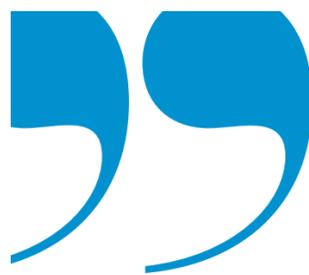
für falsch und haben daher gegen die Trassenpreislösung geklagt.

**Bis wann soll eine Korrektur erfolgen?**

Es muss möglichst schnell korrigiert werden. Denn aufgrund der hohen Trassenpreise bleibt Marktpotenzial liegen. Zudem sorgt dies für Unsicherheit bei den Güterbahnen, die nicht verlässlich planen können. Deswegen investieren sie weniger. Das stellt die gewünschte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene infrage. Wir haben in den letzten Monaten mit den Verbänden der EVU an einem gemeinsamen Positionspapier gearbeitet, das aufzeigt, was zu tun ist. Das Papier soll im Juni an die Verantwortlichen in der Politik übergeben werden.

**Für Unmut sorgt die Generalsanierung. Ab August beginnt die Sanierung der Strecke Berlin-Hamburg. Steht das Umleiterkonzept immer noch nicht?**

Die Umleiterkonzepte sind ja schon im letzten Jahr sehr gut erprobt worden, als wir die Strecke bereits über vier Monate gesperrt hatten. Die Einschränkungen waren für die Nutzer



**Aus deutscher Sicht ist die Rheintalbahn die wichtigste Trasse und hat das größte Einzugsgebiet.**

beträchtlich. Aber es ist jetzt nicht so, dass damals der komplette Güterverkehr zusammengebrochen wäre. Und bei der Riedbahn gab es anfangs auch große Sorgen, die sich dann in dem Ausmaß nicht bestätigt haben.

**Können Sie zusagen, dass auf den Umleiterstrecken nicht gebaut wird und genügend Kapazität zur Verfügung steht?**

Ja. Wir ertüchtigen die Umleiterstrecken vorher. Gerade sanieren wir die Strecke Berlin-Hannover. Es wird dort auch keine geplanten Baumaßnahmen geben. Kurzfristige Eingriffe, wenn et-

was kaputtgeht, werden wir aber nicht ausschließen können.

**Für andere Korridore werden größere Bedenken geäußert, weil es kaum akzeptable Ausweichrouten gibt. Sind Sie bereit, vom Dogma der Vollsperrung abzuweichen?**

Es ist kein Dogma. Wir kommen aus einer Welt, wo wir auf viel befahrenen Strecken eingleisig saniert haben. Wir machen dies auch weiter unter rollendem Rad. Die Frage jedoch ist, wie wir mit Strecken umgehen, die hoch belastet sind und einen extrem hohen Investitionsrückstau haben. Wenn wir das gleiche Bauvolumen wie bei der Generalsanierung realisieren wollen, müssen wir dort über fünf bis zehn Jahre bauen. Diese Baustellen sind mit spürbaren Einschränkungen verbunden. Wenn wir eine Strecke eingleisig offen lassen, bedeutet das weniger Kapazität.

**Aber es kann ja nicht in Ihrem Sinne sein, dass DB InfraGo Kunden verliert wie bei der RoLa Ralpin. Die hat ihren Betrieb wegen der Bauarbeiten auf der Rheintal-Strecke früher als geplant eingestellt.**

Auf der Strecke Freiburg-Basel findet ja gar keine Generalsanierung statt. Dort erfolgt der mit Vehemenz geforderte Ausbau von zwei auf vier Gleise. Wir bauen unter rollendem Rad auf einer Trasse, die massiv überlastet ist. Wenn neben dem Personenverkehr noch bis zu 400 Güterzüge täg-

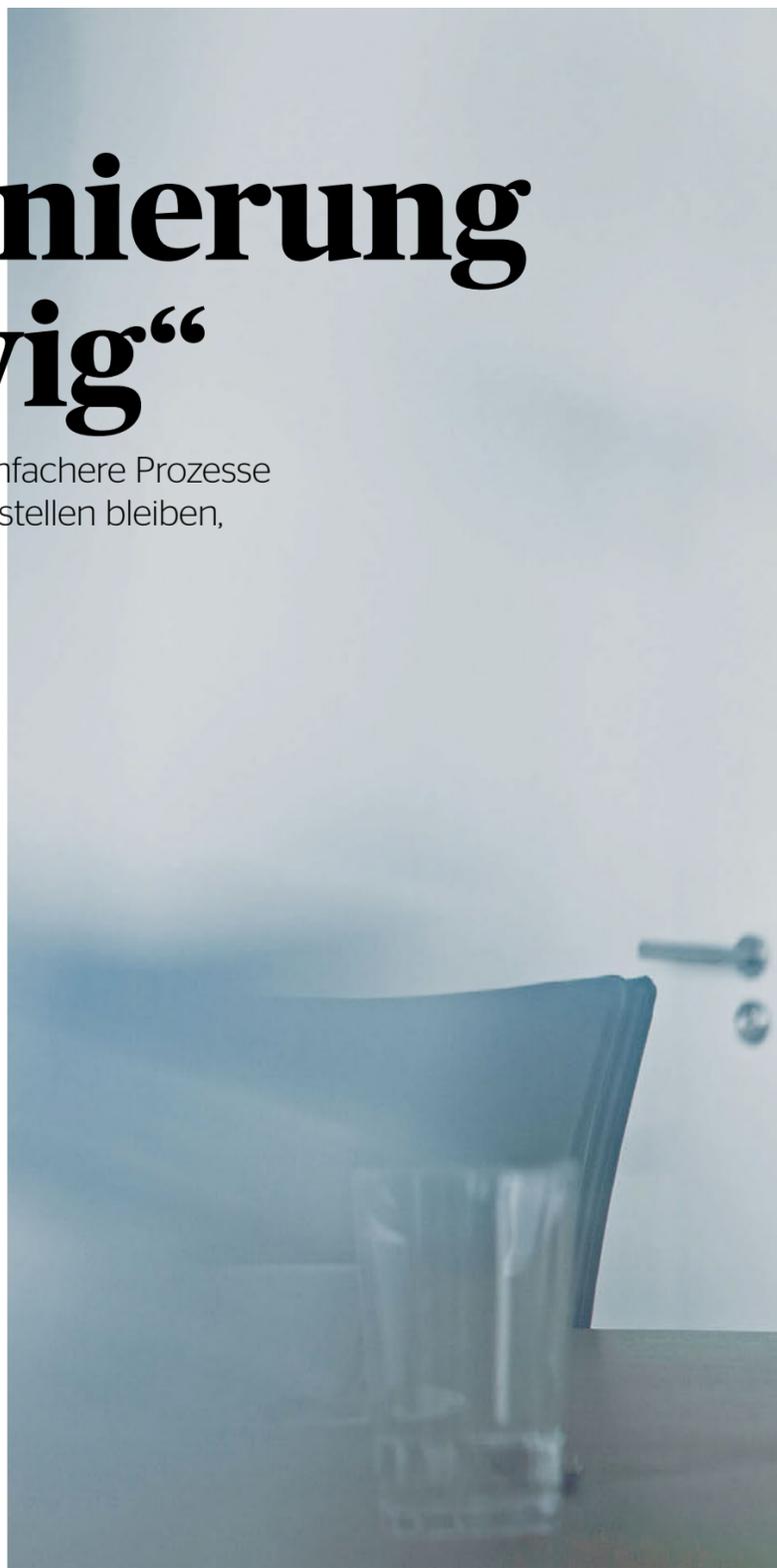
lich die Strecke nutzen wollen, ist es unvermeidlich, dass einige Verkehre nicht so fahren können, wie sie wollen. Und das über mehrere Jahre. Wir bauen dort in Trippelschritten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich die Güterbahnen eine solche Einschränkung über Jahre wünschen. Wenn wir das bei den 41 Strecken der Generalsanierung machen würden, bräuchten wir dafür ewig. Bei Komplettsperren hingegen sind wir deutlich schneller fertig.

**Bei den 41 Korridoren der Generalsanierung halten Sie also an den Komplettsperren fest?**

Grundsätzlich ja. Abgesehen von Ausnahmen, wo wir mehr Flexibilität haben. So wird der Korridor Obertraubling-Passau nicht die komplette Zeit über die fünf Monate gesperrt sein.

**Sollte es Ausgleichszahlungen für die Bahnen geben, die viele Kilometer Umwege aufgrund der Sperrungen fahren müssen?**

Das ist eine schwierige Diskussion. Denn dass ein Staat für seine Infrastruktur eine Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeitsgarantie an 365 Tagen im Jahr erteilt, gibt es nirgendwo. Auch nicht für Autobahnen. Nehmen wir die kaputte Brücke bei Lüdenscheid. Dort können Sie als Lkw-Transportunternehmer auch nicht sagen, ich hätte gerne 50 Euro, weil ich eine halbe Stunde länger fahren muss. Zudem ist



Philipp Nagl zeigt sich zuversichtlich: „Es spricht nichts dagegen, dass wir auch in Deutschland eine gute Eisenbahn haben.“



FOTO: MARCUS REICHMANN

das aus meiner Sicht für den Staat nicht finanzierbar.

**Aber es kann nicht im Sinne der Politik sein, wenn wegen der Generalsanierung Bahnen pleitegehen und dann zahlreiche Verkehre auf die Straße abwandern.**

Eine solche Verlagerung ist nicht im Sinne der Politik und auch nicht in unserem. Genau deshalb müssen wir das Netz so schnell wie möglich sanieren.

**Immer wieder kommt der Vorwurf: Die Sanierung ist zu teuer. So sind die Kosten für die Riedbahn deutlich höher als geplant. Geht DB InfraGo nicht sorgfältig genug mit dem Geld um?**

Die Riedbahn war in einem deutlich schlechteren Zustand als ursprünglich angenommen. Daher mussten mehr Mengen verbaut werden. Dazu kommt, dass wir jahrzehntelang wenig investieren konnten. Deshalb ist die Industrie im Bahnbau geschrumpft. Es fehlen die notwendigen Ingenieure und Maschinen. Aber seit drei Jahren heben wir die Investitionen an und versuchen, über die Gelder aus dem Sondervermögen dieses Niveau zumindest zu halten, wenn nicht sogar zu steigern, damit die Industrie in der Lage ist, das zu liefern, was wir brauchen. Das entscheidende Signal dabei sind die Ausschreibungen. Wir können aber nur das ausschreiben, wofür wir Geld haben.

**Mittlerweile ist Ihr Ausschreibungsvolumen deutlich höher als in der Vergangenheit.**

Korrekt. Unsere Nachfrage ist spürbar gestiegen und auf ein derzeit noch niedriges Angebot gestoßen. Folglich gab es Preiseffekte. Die kann man zu Recht kritisieren. Auch uns hat das nicht gefallen. So ist aber der Marktmechanismus und das war vorhersehbar. Wenn ich das aber gleich in der Kalkulation berücksichtigt hätte, hätten die Unternehmen doch sofort ihre Preise angehoben, womöglich mehr als ohnehin schon. Dieses Signal wollten wir nicht aussenden.

**Wie stehen die Chancen, dass die Projekte aus den Staatsverträgen - Brenner-Nordzulauf, Rheintal, Anschluss Betuwelinie, Fehmarnbelt - umgesetzt werden?**

Die Staatsverträge sind ein Spezialfall des Neu- und Ausbauprogramms, da es am Ende politische Entscheidungen sind, welche Projekte gemacht werden. Aber klar ist: Wir werden nicht alle Großprojekte, selbst mit Sondervermögen, bis 2035 finanzieren und bauen können. Die Politik muss sich entscheiden. Wir sagen immer: Die Projekte, die im Bau sind, sollen jedenfalls weitergeführt werden.

**Wie sieht es mit dem Ausbau nach Polen und Tschechien aus?**

Richtung Polen gibt es gute Fortschritte. Es gibt bereits zwei, mit

Angermünde-Stettin bald drei elektrifizierte Übergänge. Das sollte gerade für den Güterverkehr auskömmlich sein. Bei Tschechien sieht es anders aus. Dort gibt es nur einen elektrifizierten Grenzübergang, im Elbtal. Man könnte jetzt einen weiteren der bestehenden Übergänge elektrifizieren. Die sind aber nicht so leistungsfähig. Daher muss man sich überlegen, ob man nicht an den Erzgebirgstunnel rangeht. Das wäre die große Lösung.

**Wie sieht die Priorität im Vergleich zu anderen Projekten, also Hochleistungskorridore oder auch Brenner-Nordzulauf, Rheintal, Fehmarnbelt aus?**

Tschechien ist insofern sehr wichtig, weil wir nur das Elbtal als elektrifizierte Strecke haben. Wenn die ausfallen würde wegen Hochwasser oder Baustellen, bekämen wir große Probleme. Daher wäre ein Ausbau auch aus Resilienzgründen sehr wichtig. Fehmarn ist im Bau, und auch das muss man zu Ende bringen. Bei der Reihung der weiteren Projekte plädieren wir immer für den verkehrlichen Nutzen. Aber am Ende entscheidet das Ministerium beziehungsweise der Bundestag.

**Ist der Brenner aus verkehrlicher Sicht nicht viel wichtiger als die Verbindung nach Tschechien?**

Aus deutscher Sicht ist die Rheintalbahn die wichtigste Trasse und

hat das größte Einzugsgebiet. Beim Brenner-Nordzulauf stellt sich eher die strategische Frage, wie viel mehr Schienengüterverkehr durch den Brennerbasistunnel und die Nordzulauf-Strecke auf die Schiene gezogen werden kann.

**Haben Sie den Wechsel von Österreich nach Deutschland bereut? In Ihrem Heimatland läuft es mit der Schiene doch spürbar einfacher.**

Es stimmt, das Bahngeschäft ist einfacher in Österreich.

**Also verspüren Sie doch ein wenig Reue?**

Niemals. Ich mache diesen Job sehr gerne. Ich gehe gerne dorthin, wo die Eisenbahn grundsätzliche Probleme hat. In Deutschland gibt es nicht wenige davon: nicht nur die Infrastruktur, auch der Mangel an Fahrdienstleitern oder auch Fahrpläne, die zu spät erscheinen. Es spricht nichts dagegen, dass wir auch in Deutschland eine gute Eisenbahn haben. Bevor jedoch spürbare Effekte aus der Sanierung erzielt werden, dauert es noch Jahre. Deshalb macht es auch keinen Sinn, nach drei Jahren eine neue Strategie zu entwerfen. Das Schlimmste ist, wenn Sie bei einer Sanierung der Infrastruktur plötzlich den Kurs wechseln. Dann dauert alles noch mal länger.

*Das Interview führten Susanne Landwehr und Michael Cordes*

**Philipp Nagl**

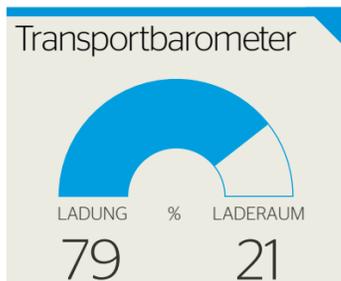
Der 43-Jährige hat Volkswirtschaft studiert und anschließend am Institut für Transportwirtschaft in Wien promoviert. Von 2011 bis 2014 war er bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und danach in verschiedenen Positionen für die Deutsche Bahn tätig, vor allem im Personenverkehr. 2022 wurde Nagl zum Vorstandsvorsitzenden von DB Netz berufen. Mit der Umfirmierung Ende 2023 zu DB InfraGo übernahm er den Vorsitz des Vorstandes des neuen Netzunternehmens. Im September 2024 wurde sein Vertrag vom Aufsichtsrat der DB InfraGo um fünf Jahre verlängert.

ANZEIGE

**QCS Quick Cargo Service GmbH**  
 International Logistics

**SHIP IT? QUICK IT.**  
 SEEFRACHT WELTWEIT

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



## Viel Fracht für Deutschland

In der letzten Maiwoche zeigt sich der Spotmarkt im Straßengüterverkehr stabil. Auf der Frachtenbörse Timocom stellen die Nutzer europaweit mit 79 Prozent Ladungen zu 21 Prozent freien Lkw nur knapp weniger Fracht ein als in der Vorwoche; deutschlandweit bleiben die Anteile stabil (86:14). Auch aus den Nachbarländern kamen viele Güter nach Deutschland. (loe)

### Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland	
38	62	A	58
34	66	B	75
7	93	BG	19
28	72	CH	27
33	67	CZ	74
86	14	D	86
14	86	DK	30
21	79	E	49
58	42	F	62
21	79	GB	38
33	67	H	23
34	66	I	72
33	67	NL	84
43	57	PL	72

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

**TIMOCOM**

# Stürmische See, steinige Straße

Containerschifffahrt und Straßengüterverkehr kämpfen mit diversen Herausforderungen



Auf der Marilog (v.l.): Antonios Rigalos (Shift X), Tobias Bartz (Rhenus), Jan Tiedemann (Alphaliner), Angela Titzrath (HHLA), Rolf Habben Jansen (Hapag-Lloyd) und Oliver Link (DVZ).

Von **Claudia Behrend** und **Tobias Loew**

Wie Geopolitik und Protektionismus die Containerschifffahrt herausfordern, wurde auf der Konferenz Marilog am ersten Messetag der transport logistic in München diskutiert. Am meisten zu schaffen mache die fehlende Planbarkeit aufgrund der kaum vorhersehbaren Entwicklungen, beispielsweise bei den Zöllen, sagte Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen. So seien etwa die Frachtmengen nach Donald Trumps „Liberation Day“ (2. April) um 20 bis 30 Prozent gesunken, hätten sich nach einer kurzen Pause dann verdreifacht, um vergangene Woche wieder etwas zurückzugehen. „Solche Schwankungen sind für uns sehr schwierig“, fügte Habben Jansen hinzu.

Mit Blick auf die Einschränkungen der Schifffahrt im Roten Meer sagte er, dass ohne die Investitionen der Jahre 2022/2023 eine genauso große Krise wie zu Corona-Zeiten entstanden wäre. Überkapazitäten gebe es auch an den Terminals der Nordrange, sagte HHLA-Chefin Angela Titzrath, Vorsitzende des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Auch deshalb

sei trotz aller Herausforderungen noch keine Lieferkette gerissen.

Insgesamt werde der Welthandel weiter wachsen, erwartet Habben Jansen. So seien die Volumina sowohl im ersten als auch zweiten Quartal um rund 4 Prozent gestiegen, obwohl kein Wachstum vorhergesagt worden war. Überdies würden sich Güter immer ihren Weg suchen. Die USA könnten zwar an Bedeutung ver-



### Frauen in Führungspositionen sollten selbstverständlich sein.

**Dagmar Altmannshofer**, Spedition Altmannshofer, Neuötting

lieren, dafür aber Länder wie Südostasien und Indien gewinnen. Rhenus engagiert sich etwa verstärkt in Zentralasien: „Es gibt immer wieder neue spannende Märkte“, sagte auch Tobias Bartz, Vorstandsvorsitzender der Rhenus Gruppe.

Es werde jedoch viel Unsicherheit bleiben, erwartet Antonios Rigalos, Geschäftsführer des Seefrachtverkaufsnetzwerks Shift X. Und: Dass

die Carrier in großem Umfang wieder den Suezkanal nutzten, sei für 2025 eher nicht zu erwarten, sagte Alphaliner-Chefanalyst Jan Tiedemann.

### Status quo des Lkw-Verkehrs

Der Straßengüterverkehr kämpft mit ganz anderen Herausforderungen. Fehlende Ladeinfrastruktur, zunehmender Fachkräftemangel und unzureichende politische Unterstützung lauten hier die zentralen Themen. Das wurde während einer Podiumsdiskussion des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) zum Status quo des deutschen Lkw-Verkehrs auf der Messe in München deutlich. „Wir zahlen mit der Lkw-Maut mehr als 15 Milliarden Euro jährlich aus dem Transportgewerbe, davon müssen wir deutlich mehr zurückbekommen“, forderte BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt mit Verweis auf den Erhalt der Verkehrswege und den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Es fehlten Lkw-Parkplätze, Tausende Brücken müssten saniert werden und der Personalmangel habe die Marke von 120.000 fehlenden Berufskraftfahrern überschritten.

Der Hersteller MAN priorisiere batterieelektrische Lkw, weil sie über die größte Energieeffizienz verfügten, sagte Entwicklungsvorstand Frederik Zohm. „Von 100 Prozent Sonnen-

energie können wir dabei 75 Prozent in Antriebsenergie verwandeln“, bei E-Fuels seien es dagegen nur noch 15 Prozent. Auf starken Gefällestrrecken wie etwa von der Brennerpasshöhe nach Bozen könnten die E-Lkw zudem fast 40 Prozent der Energie durch Rekuperation zurückgewinnen. „Der Preis für die eingesetzte Energie wird zu einem neuen Wettbewerbsfaktor“, betonte er. Für den Durchbruch der E-Lkw seien der europaweite Ausbau der Ladeinfrastruktur gemäß der AFIR-Verordnung sowie eine langfristige Befreiung von der CO<sub>2</sub>-Maut erforderlich.

### Frauen in der Nachfolge stärken

Unternehmerin Dagmar Altmannshofer von der gleichnamigen Spedition aus dem oberbayerischen Neuötting betonte, dass deutlich mehr Frauen aus den Inhaberfamilien für die Nachfolge im Mittelstand in Betracht kommen müssten. „Sie können den Beruf“, sagte sie. Fast 75 Prozent der Unternehmensinhaber seien jenseits der 55 Jahre. Allein deshalb komme es nun darauf an, dass auch Frauen gefragt werden. Die Branche müsse endlich akzeptieren, dass Frauen in Führungsrollen zur Normalität gehören. „Für den Mittelstand ist das eines der größten Zukunftsthemen“, unterstrich Altmannshofer. (cs)

# Lidl-Reederei Tailwind kauft Neubauserie

Carrier investiert in fünf 8.400-TEU-Schiffe, erweitert seinen Intra-Asien-Dienst und setzt auf neuen Transshipment-Hub

**CONTAINER** Die zur Supermarktkette Lidl gehörende Reederei Tailwind Shipping Lines investiert in großem Stil in den Ausbau ihrer Containerschiffsflotte. Wie das Unternehmen gegenüber der DVZ bestätigt, wurde ein Kaufvertrag für fünf Frachter mit Stellplatzkapazitäten von je 8.400 TEU abgeschlossen. Es handele sich um eine Serie von Neubauten mit Dual-Fuel-Motoren für Schweröl beziehungsweise Diesel sowie Flüssigerdgas (LNG).

Nach Fertigstellung sollen die Schiffe, die weitaus größer als die aktuell eingesetzten sind, sukzessive in den eigenen Fernost-Mittelmeer-

Dienst „Panda-Express-Service“ eingegliedert werden. Auf weitere Details wollte Tailwind auf Nachfrage nicht eingehen. Es ist das erste Neubauprogramm für die Reederei, die laut der Marktforschungsfirma Alphaliner bislang nur ein eigenes, gebraucht erworbenes 5.500-TEU-Schiff und acht kleinere Charterschiffe betreibt. Sie rangiert damit auf Platz 38 unter den Containerlinienreedereien weltweit.

In Branchenkreisen wird gemutmaßt, dass es sich bei dem Verkäufer der fünf Neubauten um die Hamburger Reederei Peter Döhle handeln könnte. Beide Unternehmen hatten schon beim Aufbau der bestehenden

Tailwind-Flotte eng kooperiert. Döhle hatte laut Medienberichten zu Jahresanfang ein Fünferpaket von Schiffen bei der chinesischen Werft Guangzhou Shipyard International zur Ablieferung in den Jahren 2027 und 2028 bestellt, die den von Tailwind genannten Eckdaten entsprechen. Der Preis für dieses Neubauprogramm wurde auf rund 600 Millionen US-Dollar geschätzt. Für welche Summe die Schiffe weiterverkauft worden sein könnten, ist nicht bekannt.

### Netzwerk in Asien erweitert

Die Reederei gab am Mittwoch zudem bekannt, ihren Intra-Asien-

Dienst „Tiger-Express-Service“ um einen Stopp im vietnamesischen Ho Chi Minh zu erweitern. Ab Mitte Juni werde der malaysische Hafen Port Kelang als zentraler Transshipment-Hub genutzt. Bislang fungierte der Hafen von Colombo in Sri Lanka als Drehscheibe zwischen dem innerasiatischen Service und dem Fernostdienst „Panda-Express-Service“, der von Qingdao ins Mittelmeer nach Barcelona und Koper fährt.

Mit dem erweiterten „Intra-Asien-Dienst“ schaffen wir eine verlässliche Transportlösung, beispielsweise für Rohstoffe und Vormaterialien der Textilindustrie, aber auch für andere

Branchen. Damit tragen wir dazu bei, die internationalen Lieferketten weiter zu stärken“, erklärt Nico Peters, Vice President Commercial Management bei Tailwind Shipping Lines.

Aus Sicht von Tailwind biete der Standort Port Kelang mit seiner umfassenden Infrastruktur eine zuverlässige und pünktliche Abfertigung der Schiffe. Profitieren davon soll neben den externen Kunden von Tailwind auch der Discounter Lidl. Dadurch könnten die eigenen Lieferketten für Textilwaren noch leistungsfähiger gestaltet werden. (mph/alb)

# „In Szenarien denken“

KLU-Forschungsdekanin **Marianne Jahre** über den Umgang mit veränderten Lieferketten

Von Sebastian Reimann

**DVZ:** Frau Prof. Jahre, die Kühne Logistics University (KLU) hat „Leading with an Operations Mindset“, frei übersetzt „Führen mit einer operativen Mentalität“, zu ihrem Leitbild gemacht. Können Sie als Forschungsdekanin erklären, was das bedeutet?

**Prof. Marianne Jahre:** Zunächst möchte ich betonen, dass es nicht nur um das Handeln geht, also um die Umsetzung einer Strategie oder eines Plans. Eine operative Denkweise ist komplexer. Konkret umfasst sie drei Dimensionen. Die erste ist die Fähigkeit. Wir können sie als den Kopf bezeichnen. Es geht darum, was man denkt, was man gelernt hat - Werkzeuge, Theorie und Modelle für den Einsatz in Betrieb und Management - und welche Erfahrungen man hat. Der zweite Teil ist die Einstellung oder, wenn man so will, das Herz. Hier geht es insbesondere um die eigenen Werte und darum, ob man bereit ist, zu lernen, Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen und mit anderen zusammenzuarbeiten. Und dann gibt es noch die Hand, also das Handeln oder „Getting Things Done“, wie wir sagen.

**Aber was hat das konkret mit Unternehmensführung zu tun?**

Sowohl in der Forschung als auch in der Praxis wird immer deutlicher, dass Unternehmen besser mit den heutigen Herausforderungen umgehen können, wenn sie erstens leistungsstarke Betriebsabläufe und eben zweitens Führungskräfte haben, die über solche Kompetenzen verfügen.

**Wo kommt die Logistik ins Spiel?**

Ich nenne Ihnen ein Beispiel. Während der Pandemie zeigte sich, dass Unternehmenslenker besonders gut mit plötzlichen, disruptiven Veränderungen wie Materialengpässen oder geschlossenen Grenzen umgehen konnten, wenn sie Erfahrung in der Logistik oder in Lieferketten und dem entsprechenden Risikomanagement hatten. Sie konnten ihre Pläne anpassen, weil sie die gesamte Lieferkette gut verstanden, also das bereits erwähnte Operations Mindset hatten.

**Dies dürfte heute wieder sehr gefragt sein, da die von US-Präsident Donald Trump verhängten Zölle derzeit den globalen Handel beeinträchtigen.**

Das steht außer Frage, und eines ist in den letzten Jahren sehr deutlich geworden. Die nächste Krise wird kommen, aber sie wird anders sein als die letzte. Und das bedeutet wiederum,



Marianne Jahre ist seit fast 40 Jahren in der Logistikforschung tätig. Seit September 2024 ist sie Forschungsdekanin und Professorin für Operations Management an der KLU.

dass Führungskräfte in der Wirtschaft über Resilienz nachdenken müssen, allerdings in einem allgemeineren Sinne. Es reicht nicht aus, einfach auf der Grundlage der Erfahrungen aus Covid-19 Lagerbestände aufzubauen, um die nächste Pandemie besser bewältigen zu können. Wir haben nämlich gesehen, dass der Krieg gegen die

Ukraine und der sich entwickelnde Handelskrieg unterschiedliche Maßnahmen erfordern, um die Folgen für die Lieferketten abzumildern.

**Welche Lehren lassen sich daraus ziehen?**

Im Risikomanagement ist es wichtig, sich nicht auf einen bestimmten Fall

oder den gerade erlebten „Krieg“ zu konzentrieren, sondern eher in Szenarien zu denken und sich entsprechend vorzubereiten.

**Wenn man folglich davon ausgeht, dass ein hohes Maß an Kontrolle grundsätzlich nicht mehr möglich ist, müssen sich Logistikmanager dann in Zukunft mehr auf Psychologie konzentrieren, um in kritischen Situationen nicht die Nerven zu verlieren?**

Generell sind Logistikfachleute wahrscheinlich die Letzten in einem Unternehmen, die die Nerven verlieren. Andere Abteilungen sind dafür anfälliger. Aber es stimmt, dass die Logistikausbildung in Zukunft mehr auf Fragen der Psychologie und Wahrnehmung ausgerichtet sein muss, um widerstandsfähiger zu werden. Und es ist wichtig, beispielsweise die Ursachen von Lieferkettenstörungen genauer zu untersuchen, anstatt nur die Symptome zu behandeln. Logistikmanager werden sich daher in Zukunft auch mehr mit geopolitischen Aspekten auseinandersetzen müssen.

**Gewinnen Logistik und Supply Chain Management als Kompetenz im Top-Management von Unternehmen daher generell an Bedeutung?**

Ich denke schon. Die Disruptionen der letzten Jahre haben zu der Erkenntnis geführt, dass Logistik für den Erfolg eines Unternehmens sehr wichtig ist - nicht nur auf operativer Ebene, sondern auch aus strategischer Sicht.

**Welche Rolle spielen dabei Nachhaltigkeitsthemen?**

Über Nachhaltigkeit in der Logistik sprechen wir seit Mitte der 1990er Jahre. Dabei muss man verstehen, dass es bei Nachhaltigkeit nicht nur um Klima- und Umweltschutz geht. Es geht auch um soziale Nachhaltigkeit und den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen. Und dabei spielt das Risikomanagement eine große Rolle.

**Wird es in Zukunft also mehr Menschen in den Führungsetagen von DAX-Unternehmen und anderen Großkonzernen geben, die Logistik-Know-how in ihrem Lebenslauf aufführen können?**

Das ist aus zwei Gründen zu erwarten. Erstens werden diese Fähigkeiten in der Wirtschaft zunehmend benötigt. Und zweitens werden Logistikspezialisten heute an den Hochschulen durchweg besser ausgebildet, insbesondere in Bereichen wie Unternehmensführung.

ANZEIGE

## Time critical delivery?

Kontaktieren Sie uns!

OBC • Air-Charter • Flex

**SAMEDAYLOGISTICS**  
 The Experts in Emergency Logistics

+49 (0)6107 5051-25

helpnow@samedaylogistics.de

## DVV alleiniger Herausgeber

**TOP 100** Seit 30 Jahren trägt die Top-100-Studie Zahlen und Fakten zum Logistikmarkt zusammen. Genauso lange ist der Bereich Supply Chain Services (SCS) des Fraunhofer IIS Forschungspartner und Miterausgeber der Studienreihe, die bei der DVV Media Group erscheint. Nun verlässt Fraunhofer den Kreis der Herausgeber. Die DVV Media Group, bei der auch die DVZ erscheint, wird alleiniger Herausgeber. Der hohe Qualitätsanspruch wird auch künftig gewährleistet, denn die Zusammenarbeit mit Autor Prof. Peter Klaus wird fortgesetzt. Zudem steigt der schon mit der Studie vertraute und frühere SCS-Mitarbeiter Prof. Martin Schwemmer - heute Hochschule Heilbronn - wieder ein. (cs)



Die aktuelle Ausgabe zum europäischen Logistikmarkt bestellen:  
[www.dvz.de/Top100](http://www.dvz.de/Top100)

## LIT übernimmt Grüßing

**NACHFOLGEPROZESS** Die LIT-Gruppe aus dem niedersächsischen Brake hat die Grüßing Logistik GmbH sowie die Grüßing Spedition GmbH mit Sitz in Westerstede/Moorburg rückwirkend zum 1. Januar 2025 übernommen. Die Übernahme sei das Ergebnis eines strukturierten Nachfolgeprozesses aufseiten der Grüßing-Gruppe, teilt LIT mit. Die Unternehmensleitung werde von Harald und Stefan Grüßing fortgeführt. Auch die Standorte bleiben demnach bestehen. Zudem werde Grüßing weiterhin unter eigenem Namen operieren. Neben Transport- und Lagerlogistik bringt Grüßing zusätzlich Expertise in der saisonal geprägten Pflanzenlogistik ein - ein Bereich, der künftig systematisch weiterentwickelt werden soll. (cs)

## Contargo ändert die Strategie

Künftig werden mehr kontinentale Transporte im KV angeboten

**LANDVERKEHR** Der Containerlogistiker Contargo passt seine Unternehmensstrategie an. „Intermodale Transporte im Kontinentalverkehr sollen ein weiteres Standbein von Contargo werden“, gab CEO Jürgen Albersmann auf der Messe transport logistic in München bekannt. Aktuell befördert das Unternehmen in seinem europäischen Netzwerk überwiegend Container. Deren Anteil liegt derzeit bei etwa 95 Prozent. Das neue Ziel sei, den Anteil der Trailer und Wechselbrücken deutlich zu steigern.

Der Strategiewechsel orientiert sich an der Entwicklung der Verkehrsströme. So beobachtet Albersmann derzeit ein größeres Wachstum im kontinentalen Verkehr als bei den maritimen Transporten. Immer mehr Unternehmen würden die Schiene als Alternative in Erwägung ziehen. „Der Lkw-Fahrermangel, die Infrastrukturprobleme, steigende Lkw-Gebühren und geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit ein höherer Beitrag zum Klimawandel sind Gründe für die steigende Nachfrage“, so der Contargo-CEO.

Der Dienstleister will daher vermehrt europäische Verbindungen anbieten. So soll es ab August ein neues Angebot zwischen den Terminals Dourges (in der Nähe von Lille) und Krzewie (in der Nähe von Lodz) geben. „Wir starten mit zwei Rundläufen die Woche“, sagte Andreas Mager, Managing Director Contargo Rail Services. Der Zug verkehrt auf der 1.800 Kilometer langen Strecke als A-D-Relation. „Die Aufgabe kann am ersten Tag bis zum Abend erfolgen, die Bereitstellung am Tag D am Morgen“, sagte Mager. (cd)

ANZEIGE

## Maut: Daten für Nutzung frei

**ANALYSE** Welche Autobahnen sind wie stark ausgelastet? Mit Hilfe des jetzt scharf geschalteten Lkw-Verkehrsportals lassen sich die anonymisierten Daten aus dem deutschen Mautsystem interaktiv darstellen. Das neue Tool wurde vom Mautbetreiber Toll Collect in Kooperation mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) entwickelt und steht kostenfrei als Open-Data-Angebot über die Mobiltheke des BALM bereit. Das kartengestützte Lkw-Verkehrsportal ist als Analysewerkzeug für Planer und Fachanwender gedacht. Die Informationen basieren auf anonymisierten historischen Mautdaten und werden wöchentlich aktualisiert. Spezielle Zugangsvoraussetzungen sind nicht erforderlich. (ben)

# LSVA ab 2029 bei Elektro-Lkw

Schweizer Bundesrat will **Maut für alle Antriebe** kassieren / Lob und Kritik von Verbänden

Von André Auderset

Der Schweizer Bundesrat will die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) reformieren. Laut einer am vergangenen Mittwoch von der obersten Exekutivbehörde beschlossenen Gesetzesvorlage sollen batterieelektrische und Brennstoffzellenfahrzeuge bereits ab 2029 ebenfalls mit der LSVA belegt werden, jedoch bis 2035 zunächst rabattiert. Die Regelung sieht zum Start einen Nachlass von 70 Prozent vor, der anschließend jährlich um 10 Prozentpunkte zurückgeht.

Die Fahrzeugeinstufung zur LSVA, die in der Schweiz seit 2001 auf alle Fahrten schwerer Motorfahrzeuge

für den Waren- und Personentransport erhoben wird, orientiert sich bislang allein an der Schadstoffklasseneinteilung der Euronorm. Dadurch befinden sich aktuell rund 90 Prozent aller Lkw auf Schweizer Straßen in der günstigsten Abgabekategorie. Zudem steigt die Zahl batterie- oder wasserstoffbetriebener Fahrzeuge, die vollständig von der LSVA befreit sind.

Die Gesetzesvorlage sieht weiter eine Anpassung der Tarifierung von Verbrenner-Lkw vor. Künftig werden bei allen Fahrzeugen das Gesamtgewicht, die gefahrenen Kilometer und die Schadstoffklasse nach Euronorm maßgeblich für die Abgabenhöhe sein. Geplant ist, die heute in der günstigsten Stufe eingruppierten Lkw in die zweitgünstigste zu verschieben. Neue Euro-7-Fahrzeuge sollen dabei befristet von einem Rabatt profitieren.

Für höhere Planungssicherheit will der Bundesrat die Kriterien zur Einstufung der Fahrzeuge in ihre jeweilige Abgabekategorie regelmäßig für einen Zeitraum von sieben Jahren verbindlich festlegen.

**Gemischte Verbändereaktion**  
 Der Fachverband Astag äußert sich verhalten positiv zu den Änderungsplänen. Zentralpräsident Thierry Burkart begrüßt ausdrücklich, dass Transportunternehmen größere Planungssicherheit erhalten sollen. Der Umstieg auf das neue System erfordert aber auch hinreichend Zeit für

die Umstellung, merkt er an. Deshalb sei nicht nachvollziehbar, warum der Bundesrat die Einführung der Neuregelung nun bereits auf 2029 vorverlegen wolle, nachdem er noch mit dem Starttermin 2031 in das Anhörungsverfahren gegangen war.

Die Schweizer Umweltorganisation Pro Alps betont, dass auch Lkw mit Elektroantrieb externe Kosten verursachen. Der Straßengüterverkehr „deckt weniger als die Hälfte seiner verursachten externen Kosten, etwa für Umwelt- und Gesundheitsschäden“, sagt Silvan Gnos, Verantwortlicher für Alpenschutzpolitik in der Organisation. Die aktuelle Vorlage enthalte keinerlei Maßnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads, kritisiert Gnos weiter. (loe)

## Stellenangebote

### Karrierewechsel gefällig?

Starte als Immobilienprofi in der Vermittlung von Lager- & Logistikimmobilien in Hamburg durch!

Du bringst Erfahrung aus der Logistik mit und willst jetzt richtig durchstarten?

Bei Avison Young erwarten Dich beste Perspektiven in einem wachsenden Marktsegment!

#### Was Dich erwartet:

- Top-Einstiegschance mit professioneller Einarbeitung
- Attraktives Festgehalt, zuzüglich Provisionen und Firmenfahrzeug
- Zugang zu einem internationalen Netzwerk
- Qualifizierte und spezialisierte Kollegen im Team

#### Dein Profil:

- Erfahrung in der Logistikbranche
- Leidenschaft für Immobilien & Vertrieb
- Kommunikationsstärke & Verhandlungsgeschick

Jetzt Karriere neu denken!  
[www.avisonyoung.de/de/job-list](http://www.avisonyoung.de/de/job-list)



## Geschäftsverbindungen

**GRÜRMANN**  
 Erfolgreiche Unternehmenstransaktionen  
 im Transport- und Logistikgewerbe  
 Grürmann Consultants oHG | [info@gruermann.com](mailto:info@gruermann.com) | +49 / 271 / 38 78 78 - 0

**GEMEINSAM LEBEN RETTEN**  
 EINE BRANCHE IN BEWEGUNG  
[www.blut-transportiert.de](http://www.blut-transportiert.de)

**Zu verkaufen: Familienbetrieb aus Süddeutschland**, der sich auf Neumöbeltransporte- und Umzüge spezialisiert hat. Unser Unternehmen zeichnet sich durch motivierte Mitarbeiter, eine moderne Lagerung und einen gepflegten Fuhrpark aus. Regelmäßige Transporte nach Österreich, Italien und in die Schweiz. Bei Interesse bitte melden.

Zuschriften unter Chiffre-Nr. **0163** an die DVZ oder an [chiffre@dvz.de](mailto:chiffre@dvz.de).

### Krautfahrer CE

für Sattel, Tandem, BDF, Drehschemel als Plane, Kühler, Walking Floor, Silo etc.

Wir vermitteln Ihnen ausschließlich geeignete und motivierte Krautfahrer der Klasse CE. Über 2700 Vermittlungen in 10 Jahren zeigen, dass wir unseren Job verstehen.

**Kein Risiko!** Das Vermittlungshonorar wird erst nach erfolgreicher Vermittlung und Abschluss eines Arbeitsvertrages berechnet.

Weitere Informationen unter [www.koch-unternehmensberatung.eu](http://www.koch-unternehmensberatung.eu)

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann freuen wir uns auf Ihren Anruf oder Ihre Mail!  
**Alexander Koch, Osnabrück • Tel.: +49-541/99 98 57 40 • eMail: [info@koch-unternehmensberatung.eu](mailto:info@koch-unternehmensberatung.eu)**

## Immobilien

### Idealer Logistik-Standort, mitten im Herzen von Deutschland!

Idealer Logistik-Standort, mitten im Herzen von Deutschland! Ideal geeignet zur Lagerung von Produkten aller Art, besonders geeignet zur Lagerung von Non-Food Artikeln und PV-Modulen!

- 7 Tage/24 Std Anlieferung möglich
- Hallenfläche 6.000 m<sup>2</sup>
- Außenfläche 1.000 m<sup>2</sup>
- Preis 2,55 Euro - 2,95 Euro/m<sup>2</sup> Hallenfläche, je nach Größe
- 5 Rampen
- 3 ebenerdige Rampen
- Im Innenraum führt mittig durch alle Räume ein Hauptweg, der es sehr einfach und rationell ermöglicht die Fläche zu bestücken.
- Ort: 97475 Zeil am Main
- An der A70-73-71

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an [sb@projektundzukunft.de](mailto:sb@projektundzukunft.de) oder an die Nummer: 0152-24429608

**HILFE, DIE WIRKT.**  
 SOS KINDERDÖRFER WELTWEIT  
[sos-kinderdorfer.de](http://sos-kinderdorfer.de)

## Stellengesuche

### Unternehmertyp mit Hands-On Mentalität, 55 Jahre

Führungspersönlichkeit, Operativer Praktiker u. Stratege, langjährig GF/GL in Spedition/Logistik Mittelstand u. Konzern, Transportlogistik LKW-Landverkehre – Stückgut, LTL/FTL, Lagerlogistik, Beschaffungslogistik, 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 GF/GL/BL/RL/NLL. Zuhause in NRW – suche Bundesweit.

Zuschriften unter Chiffre-Nr. **0162** an die DVZ oder an [chiffre@dvz.de](mailto:chiffre@dvz.de).

### Weniger ist leer.

Mitglied der **act alliance**  
**Brot für die Welt**

**TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER**  
[www.dvz.de](http://www.dvz.de)  
 DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung  
 DVZ Brief

Besuchen Sie uns auf der **transport logistic** an Stand B3-302 und sichern Sie sich ein erfrischendes Getränk!

**transport logistic**  
 the leading exhibition

**DVZ plus** **Rail BUSINESS** **THB**  
 TÄGLICHER HAFENBEREICH

[www.dvz.de/tl25](http://www.dvz.de/tl25)



# Mitarbeiterwohl als Erfolgsfaktor

Attraktive Arbeitsbedingungen, Gesundheitsangebote und Weiterbildungen können die Zufriedenheit und Produktivität steigern

Von Nicole de Jong

In der Logistikimmobilienbranche gewinnt der soziale Aspekt von ESG (Environmental, Social, Governance) zunehmend an Bedeutung. Neben ökologischer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit erkennen Unternehmen, dass die Qualität der Arbeitsumgebung einen entscheidenden Einfluss auf das Wohlbefinden, die Produktivität und die langfristige Bindung der Mitarbeiter hat. Investitionen in moderne Aufenthaltsräume, ergonomische Arbeitsplätze und Gesundheitsangebote sind daher nicht nur ein Zeichen der Wertschätzung, sondern auch ein wichtiger Erfolgsfaktor.

„Hinsichtlich der Umsetzung von ESG-Maßnahmen bei der Entwicklung von Gewerbe- und Logistikimmobilien konzentrierte sich die Branche lange Zeit vor allem auf die ökologische Nachhaltigkeit. Nun rückt zunehmend auch der soziale Aspekt in den Mittelpunkt“, sagt Oliver Schmitt, geschäftsführender Gesellschafter bei Four Parx, einem auf Projektentwicklung von Gewerbe- und Logistikflächen spezialisierten Unternehmen.

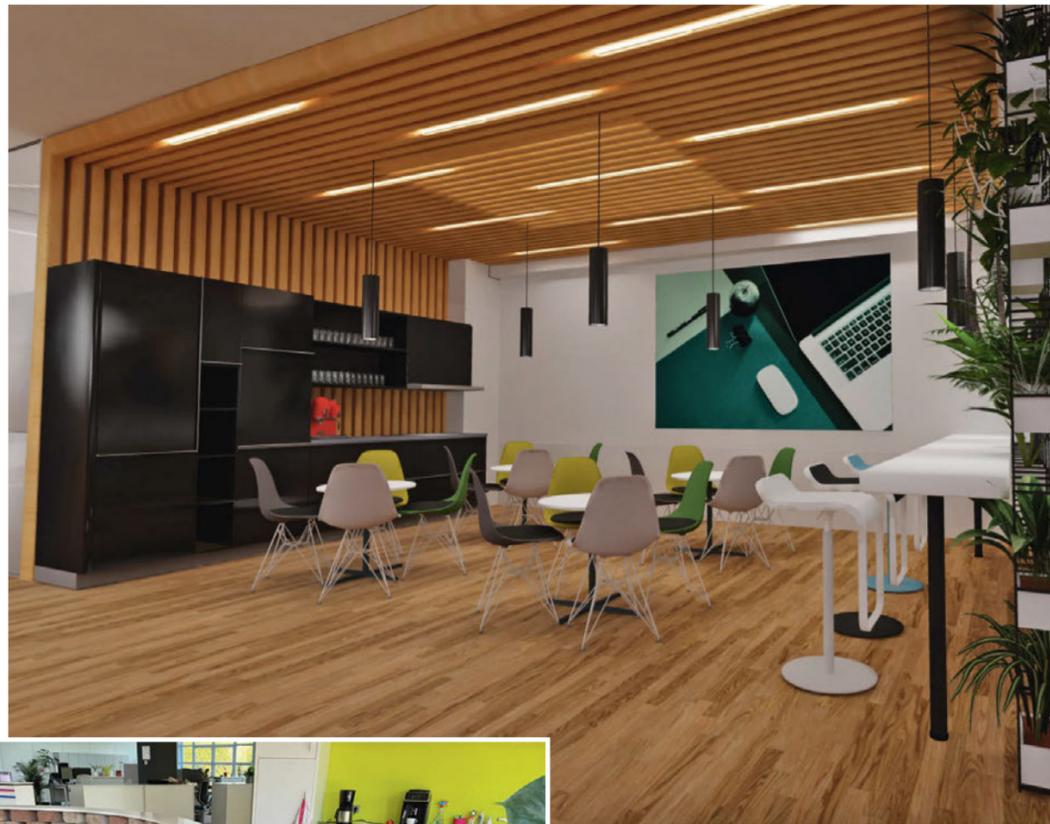
„Auch für uns liegt hierauf ein Fokus bei der Projektentwicklung“, betont Schmitt. Beispielsweise plant das Unternehmen, bei seiner aktuellen Gewerbe- und Logistikimmobilie Four Parx Dreieich Airport Aufenthaltsräume und Ruhezone einzurichten, die für eine angenehme Arbeitsumgebung sorgen und damit das Wohlbefinden der Mitarbeitenden steigern sollen.

## Holz für mehr Gesundheit

Neben einer Klimatisierung und Belüftungssystemen, die auch in heißen Sommermonaten angenehme Bedingungen schaffen, strebt Four Parx mit Hilfe von nachhaltigen Baustoffen und einer Holzbauweise ein gesundes Raumklima an. Die Tatsache, dass ein Großteil des Gebäudes in Holzbauweise realisiert wird, verbessert nicht nur die Aufenthaltsqualität für die Beschäftigten, sondern hat zugleich ökologische Vorteile.

Darüber hinaus gehört für den Entwickler von Logistikimmobilien auch eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zur sozialen Nachhaltigkeit. In Dreieich gebe es eine ideale Verkehrsanbindung mit einer zentralen S-Bahn- und Bushaltestelle direkt am Gelände. Außerdem seien ausreichend Fahrradstellplätze und Ladestationen für E-Bikes vorsehen, fügt Schmitt hinzu.

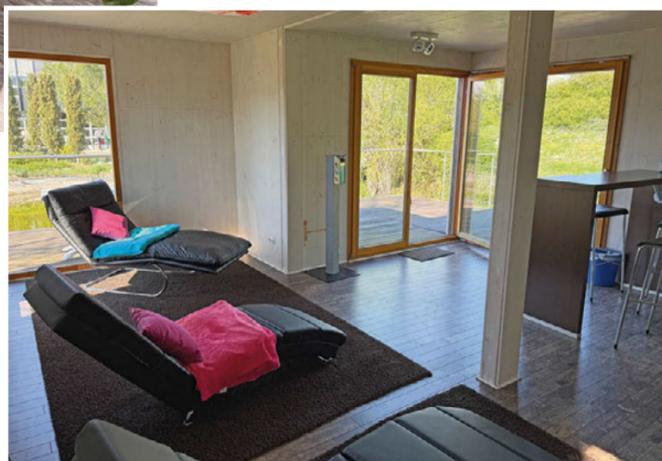
Auch die Betreiber von Logistikimmobilien erkennen zunehmend die Bedeutung des sozialen Aspekts der ESG-Standards. So nimmt sich der Dienstleister TST dieses Themas gezielt an und treibt Veränderungen



Oben: Four Parx plant, bei seiner aktuellen Gewerbe- und Logistikimmobilie Dreieich Airport Aufenthaltsräume und Ruhezone einzurichten.



Links und unten: Pausenräume bei TST mit Lounge-Atmosphäre.



an seinen Standorten voran. „Mit Investitionen in ergonomische Arbeitsplätze und Ruheräume in unseren Lagern wollen wir das Wohlbefinden unserer Mitarbeiter verbessern“, sagt Thomas Ewert, Prokurist und Mitglied der Geschäftsleitung bei dem Logistikdienstleister aus Worms.

## Orte für kurze Auszeiten

An mehreren Standorten plant das Unternehmen, an teichähnlich angelegten Regenabwasserbecken Bänke aufzustellen - ein Ort, an dem Mitarbeiter an sonnigen Tagen in der Pause zur Ruhe kommen können. Rückzugsmöglichkeiten für kurze Erholungsphasen sollen Pausenräume bieten, denen Lounge-Charakter verliehen wird.

„Wir werden außerdem Automaten mit warmen Speisen aufstellen, um eine gesunde Ernährung zu fördern“, sagt Ewert. Ergänzt werden soll das Angebot durch kostenlose Obstbars, wo jeder zu jeder Zeit zugreifen darf. Und um den Austausch der Mitarbeiter untereinander zu fördern, hat TST sogenannte Begegnungszonen eingerichtet, wo sie sich in den Pausen oder auch nach Feierabend auf ein kurzes Gespräch treffen können.

Darüber hinaus gibt es für die Logistikmitarbeiter das Angebot des Jobrades. Das heißt, sie können

über das Unternehmen ein Fahrrad leasen und dieses sowohl privat als auch beruflich nutzen. „Damit wollen wir nachhaltige Mobilität unterstützen und gleichzeitig ihre Gesundheit fördern.“ Regelmäßig kommen externe Physiotherapeuten in die Logistikzentren, um die Körperhaltung der Beschäftigten zu stärken und physischen Erkrankungen vorzubeugen.

Die Investitionen in die Immobilie umfassen auch Schulungsräume, in denen regelmäßig Weiterbildungen angeboten werden - nicht nur zu arbeitsbezogenen Themen. Die Schulungen sind so gestaltet, dass auch Mitarbeitende ohne PC-Arbeitsplatz problemlos daran teilnehmen können. „All dies trägt dazu bei, die Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu steigern.“

Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und das Angebot von Gesundheits- und Weiterbildungsmaßnahmen kann sich nicht nur positiv auf die Motivation der Mitarbeiter auswirken, sondern womöglich auch die Produktivität und Innovationskraft eines Unternehmens steigern. „Ein zufriedenes Team arbeitet engagierter und bleibt dem Unternehmen länger treu - das wirkt sich direkt auf die Effizienz und den Erfolg aus“, ist Ewert überzeugt.

In einem von Fachkräftemangel geprägten Arbeitsmarkt werden gute Arbeitsbedingungen zunehmend zu einem Differenzierungsmerkmal. Ein sichtbares soziales Engagement für Beschäftigte in der Logistik stärkt nicht nur die Unternehmenskultur, sondern verbessert auch das Image der Branche insgesamt. (tof)

## Multi-Level im Kölner Norden

**NRW** Die Unternehmensgruppe Thesauros und Fusion Cologne haben den Bau von zwei Multi-Level-Logistikimmobilien im Kölner Norden angekündigt. Das 250 Millionen Euro teure Vorhaben soll bis 2030 abgeschlossen sein und „Logistikdienstleistern, produzierenden Unternehmen, Forschung und Entwicklung eine neue Heimat bieten“, heißt es in einer Mitteilung.

Demnach sollen die mehrgeschossigen Immobilien mit einer Nutzfläche von 157.000 Quadratmetern auf einer 101.000 Quadratmeter großen Fläche entstehen. Thesauros verantwortet die Finanzierung über einen Investmentfonds, steuert das Investorenmanagement und die Vermarktung. Fusion Cologne soll für die Baurechtschaffung und die operative Projektleitung Sorge tragen. Für eine erste Fläche auf dem Gelände von Fusion Cologne wurde bereits im Frühjahr 2024 für eine Multi-Level-Immobilie der Vertrag mit der Thielemann-Gruppe geschlossen. (tof)

## Frasers kauft großflächig ein

**SCHLESWIG-HOLSTEIN** Frasers Property Industrial hat in Itzehoe ein 184.700 Quadratmeter großes Grundstück erworben. Das Unternehmen strebt ein Gold-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen an, „indem es Merkmale wie intelligente Zähler und Wärmepumpentechnologie implementiert“, teilt der Investor, Entwickler und Verwalter mit.

Auf dem Gelände sollen in drei Phasen 100.000 Quadratmeter multifunktionale Flächen entstehen. Dazu gehört auch der Bau eines einzigen Gebäudes, das etwa 70.000 Quadratmeter umfasst. „Mit einer Länge von fast 400 Metern und einer Tiefe von 200 Metern wird das Gebäude vielseitige Nutzungsmöglichkeiten bieten, die auf die Bedürfnisse von Unternehmen aus verschiedenen Branchen zugeschnitten sind“, heißt es weiter. Der Standort am Vossberg 1 verfügt über einen Bahnhof und Anschluss an die A23, Hamburg und den Hafen (60 Kilometer) sowie den Elbehafen Brunsbüttel. (tof)

## Auszeichnung für Panattoni

**BADEN-WÜRTTEMBERG** Der Immobilienentwickler Panattoni ist mit dem Brownfield24 Award in der Kategorie „Bestes Brownfield Projekt (Logistik)“ ausgezeichnet worden. Das International Consolidation Center (ICC) Bischweier (Kreis Rastatt) des Autobauers Mercedes-Benz setzt laut Jury „neue Maßstäbe für ökologische, soziale und wirtschaftliche Projektentwicklung“. In dieser Kategorie gab es 16 Einreichungen.

Das Gelände des ehemaligen Kronospan-Werks wies diverse Altlasten aus, die in Abstimmung mit dem Landratsamt Rastatt im Zuge einer Schadstoffsanierung entfernt wurden. Rund 250.000 Tonnen Rückbaumaterial wurden den Angaben zufolge wiederverwendet und dadurch etwa 14.000 Lkw-Fahrten eingespart. Durch den reaktivierten Gleisanschluss sowie eine Bahnverladehalle soll künftig ein Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden. (tof)

VISUALISIERUNG: FOUR PARX; FOTOS: TST

# Mit ein wenig Start-up-Feeling

Neue Otto-Group-Marke: So plant **Nadja Grabenströer** die Zukunft von Supply X

Von **Claudia Behrend**

Eine neue Position in der Logistik zu übernehmen, heißt oft genug, viel Zeit damit zu verbringen, das Unternehmen, den Standort und auch die Menschen kennenzulernen. In dieser Hinsicht hatte Nadja Grabenströer Glück. Sie war schon in ihrer Funktion als Bereichsleiterin bei der Otto Group maßgeblich am Aufbau von Supply X beteiligt. Daher fiel es ihr nicht schwer, sich im Dezember 2024 in der neuen Rolle als Chief Commercial Officer (CCO) an der Seite von CEO Henning Goldmann einzufinden. In dieser Funktion verantwortet sie die übergreifende Verkaufsstrategie, den Bereich Finance und Business Analytics, das Marketing und die Kommunikation sowie das Qualitätsmanagement.

## Auch Drittkundengeschäft

Ein halbes Jahr nach ihrem Wechsel steht für Grabenströer fest: Die Umfirmierung von Hermes International in Supply X wurde intern wie extern sehr positiv aufgenommen. „Die Bestandskunden waren vor allem neugierig.“

Für sie persönlich liege der Reiz der neuen Aufgabe vor allem darin, die strategische Entwicklung des noch jungen Unternehmens voranzutreiben. Der Dienstleister bietet Services in den Bereichen der Beschaffungs- und grenzüberschreitenden Logistik sowie des Supply Chain Managements an. Noch herrsche ein wenig Start-up-Feeling unter den rund 200 Mitarbeitern.

Neben der Weiterentwicklung der Strategie gehe es vor allem um die Digitalisierung. „In der Corona-Zeit haben wir viel Geld in Big Data und KI-Lösungen investiert, welche wir intern nutzen, aber auch extern anbieten wollen“, sagt Grabenströer. Zum Kundenkreis zählen nicht nur Otto-Group-Händler und -Plattformen, sondern auch Dritte.

## Niederlassung in Vietnam

Es sei vor allem ein Vertriebsthema, die Schmerzpunkte der Kunden zu adressieren. Ein wichtiger Aspekt dabei: Flexibilität in der Lieferkette. „Hier entwickeln wir individuelle Lösungen. Dabei setzen wir insbesondere auf Indien, Pakistan und Bangladesch.“ In diesen Ländern verfügt Supply X über strategische Partnerschaften. Hinzu kommt Vietnam, wo der Supply-Chain-Anbieter eine eigene Niederlassung unterhält. Gefragt nach dem Alleinstellungsmerkmal muss sie nicht lange überlegen: „Das sind die persönlichen Beziehungen zu unseren Kunden.“ 850 aktive Kunden innerhalb und außerhalb der Otto Group gibt es derzeit.



**Wir arbeiten nicht mehr in klassischen Strukturen.**



## Nadja Grabenströer

Die Managerin studierte in Mainz und Alaska Amerikanistik und BWL. Nach Magister und Diplom arbeitete sie neun Jahre bei McKinsey und promovierte an der Universität Hamburg. Seit 2023 ist Nadja Grabenströer bei Supply X und wurde dort im Dezember 2024 als CCO in die Geschäftsführung berufen.

Ein Beispiel für eine Digitalisierungslösung: Intransparenzen zwischen Lieferanten und Verladehafen sind häufig Ursache für Störungen in der Supply Chain. Um das zu beheben, setzt Supply X auf umfassende Datenintegration, auch unter Einbeziehung redundanter Informationen.

Intern will Grabenströer die Prozesse noch effizienter gestalten. Auf ihrer Agenda ganz weit oben steht überdies, die Eigenständigkeit des Unternehmens voranzutreiben und es national wie international wachsen zu sehen. „Dazu zählt, neue Kunden insbesondere aus den Branchen Fashion, Home & Living sowie Retail zu gewinnen, uns als Marke zu etablieren und weiter an der Internationalisierung zu arbeiten.“ Um Supply X am Markt zu positionieren, setzt Grabenströer auf Messen, LinkedIn und Blog-Beiträge sowie die eigene Webseite und natürlich die eigene Vertriebsmannschaft. Zudem strebt sie eine stärkere internationale Präsenz an und will das Leistungs-

spektrum gezielt um digitale Lösungen erweitern.

In Bezug auf die Unternehmenskultur soll noch gezielter ausgearbeitet werden, wofür Supply X steht und was das Unternehmen - auch als Arbeitgeber - auszeichnet. Auf jeden Fall ist Logistik-Know-how gefragt: „90 Prozent der Mitarbeitenden haben einen entsprechenden Hintergrund beziehungsweise bringen Erfahrung in dem Bereich mit.“ Ansonsten sei viel Eigeninitiative wichtig: „Wir arbeiten nicht mehr in klassischen Strukturen“, fügt sie hinzu.

## Dynamik hat zugenommen

Schließlich hat sich auch das Geschäft verändert: „Die Dynamik hat zugenommen und klassische Routinen und Modelle unserer Kunden müssen daran angepasst werden, etwa für Forecasts und die Budgetplanung. Volatile Raten und sich verändernde Märkte bergen zwar Unsicherheiten, schaffen aber auch Chancen“, sagt Grabenströer. „Es bedarf daher viel Flexibilität, sich an international wechselnde Bedingungen anzupassen. Und dabei können wir mit unserer Expertise unterstützen.“

Das gelte vor allem für die Länder, in denen das Unternehmen über lokales Know-how verfügt. „Dort kennen wir die Märkte und können schnell und flexibel auf Veränderungen reagieren.“ Dabei helfen digitale Werkzeuge. Auch sie selbst arbeitet gern digital und setzt KI zur Unterstützung ein, um sich auf die wesentlichen Aufgaben zu konzentrieren. „Mir ist aber auch die menschliche Komponente sehr wichtig. Deshalb sollen die Teams gemeinsam entscheiden, wie sie zusammenarbeiten wollen.“ Einige Termine finden ohnehin virtuell statt, da nicht alle Mitarbeiter in Hamburg sitzen.

Privat setzt sie ebenfalls auf digitale Tools, um den Alltag zu organisieren. Zeit mit ihrer Familie hat einen hohen Stellenwert: Am liebsten unternimmt sie etwas mit ihren Liebsten oder Freunden - Momente, die verbinden und lange nachwirken. Deshalb arbeitet sie bewusst in Teilzeit, freitags bleibt der Laptop zu. Ein klassischer Nine-to-five-Job ist es zwar nicht - aber neue Arbeitsformen ermöglichen es ihr, Freiräume zu schaffen, ohne auf berufliche Verantwortung zu verzichten. (ben)

## Köpfe

### Steffen Bauer folgt auf Wedig bei der HGK

Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat die Weichen für die Neubesetzung des CEO-Postens gestellt. Zum 1. Oktober 2025 übernimmt Steffen Bauer, der bisherige CEO von HGK Shipping, das Ruder von Uwe Wedig, der sich am 30. September in den Ruhestand verabschieden wird. Die Entscheidung fiel mit deutlicher Mehrheit. Das klare Votum habe den Weg für die Aufnahme der Vertragsverhandlungen mit dem künftigen CEO der HGK freigemacht, sagte Dirk Michel, der nach dem Rücktritt von Susana dos Santos Herrmann kommissarisch dem Aufsichtsrat vorsitzt. Bauer überzeuge durch moderne Führung und Kompetenz, fügte er hinzu. (cs/ben)



### Schneider ist neuer Chef der System Alliance Europe

Die europäische Stückgutkooperation System Alliance Europe (SAE) hat Tassilo Schneider zum neuen Vorstandsvorsitzenden berufen. Der 33-jährige bisherige Geschäftsführer (COO) löst in dieser Funktion Oliver Rüter ab; der 53-jährige geschäftsführende Gesellschafter von Cretschmar Cargo Süd wechselt in den Aufsichtsrat der Genossenschaft und ist von der Generalversammlung des Verbunds zum Ehrenpräsidenten ernannt worden. Schneider ist seit 2023 im Vorstand der Kooperation; er kam 2021 zur SAE. Neben dem neuen Vorsitzenden gehört Walter Konzett, Direktor Produkt Management Landverkehre bei Gebrüder Weiss, dem Vorstand an. (loe/ben)



### Kühne + Nagel holt Schenker-Managerin

Der Schweizer Logistikkonzern Kühne + Nagel (KN) hat Shirley Sharma Paterson mit Wirkung zum 1. August 2025 zur neuen globalen Vertriebschefin ernannt. Sie wird direkt an CEO Stefan Paul berichten. Sharma Paterson ist amerikanische Staatsbürgerin und verfügt über mehr als 25 Jahre Branchenerfahrung. Sie war in verschiedenen Führungspositionen tätig, zuletzt als Leiterin des Flagship Partner Customer Engagement Program von Schenker und als Senior Vice President, Global Vertical Market Technology bei DB Schenker. Sie hat sich ein umfangreiches Kundennetzwerk aufgebaut. (cs/ben)

### Leschaco: Kopecky leitet Tankcontainer-Geschäft

Zum 1. Juli 2025 übernimmt Michael Kopecky den Posten des Global Head of Tank Container bei der Leschaco Gruppe. Derzeit leitet der Manager noch das Tank Container Competence Center (TCCC) Americas in Houston. Diese Aufgabe wird er bis auf weiteres neben seiner neuen Tätigkeit ebenfalls wahrnehmen. Kopecky trat im Januar 2024 als Deputy General Manager TCCC Americas in die Leschaco Gruppe ein. Er stieß von der Hoyer Group zu Leschaco und hat einen Bachelor of Science in Maritime Administration von der Texas A&M University. (ben)



## Impressum

### Redaktion

**Chefredakteur:** Sebastian Reimann (sr)  
**Stellv. Chefredakteur:** Lutz Lauenroth (la)  
**Mitglied der Chefredaktion:**  
Robert Kümmerlen (rk)  
**Chief v. Dienst und Leiter Themenhefte:**  
Claudius Semmann (cs)  
**Artdirector:** Andreas Voltmer  
**Redaktion:** (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de)  
Lennart Albrecht (alb), Amelle Bauer (ab),  
Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd),  
Oliver Link (ol), Tobias Loew (loe),  
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  
**Leser- und Abonnentenservice:** Tel.: +49 40 237 14-240, 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 Berechnungs-

zeitraums 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 2025.  
**Bezugsgebühren:** DVZ-Basis-Abonnement: Inland jährl. 688 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 828 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de (ohne DVZ plus), den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag.  
DVZ-plus-Abonnement: Inland jährl. 828 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 968 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das DVZ-plus-Abonnement beinhaltet

alle Bestandteile des Basis-Abonnements zzgl. Zugang zu den Mehrwert-Inhalten auf www.dvz.de/dvz-plus.  
Einzelheft: 9,15 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 beigelegt.

[www.dvz.de](http://www.dvz.de)

## Logistik auf der Schiene

JETZT  
3 WOCHEN  
TESTEN!

Jedes  
**RAIL BUSINESS**-Abo  
enthält den  
**BAHN MANAGER**

### IHRE VORTEILE AUF EINEN BLICK:

- **Rail Business** liefert Ihnen die **wichtigsten Nachrichten** aus dem gesamten Schienenverkehrsmarkt
- Der **bahn manager** ergänzt das Angebot im zweimonatigen Rhythmus mit fokussierten Marktentwicklungen und lässt Branchenakteure zu Wort kommen.
- Mit dem Zugriff auf das Eurailpress-Archiv sowie auf erweiterte Inhalte von **Rail Business** und **bahn manager** auf [www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de) sind Sie jederzeit direkt und schnell informiert.

Weitere Informationen: [www.eurailpress.de/schiene-logistik](http://www.eurailpress.de/schiene-logistik)