

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Jetzt 25%
Kongressrabatt
sichern!
www.dvz.de/dlk21

... mit Bezug zur
... können sich bei
... dahl vorstellen.
... nen Fonds, der
... deen finanziert.

ENSCHEN SEITE 16



MITTWOCH, 20. OKTOBER 2021 • N° 42 • 75. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE

Gute Prognose für 2022

Die **Logistikweisen** sagen fast bis zu 6 Prozent nominales Wachstum für ihren Wirtschaftsbereich voraus. Maximal 3 Prozent könnten es real werden. Zudem gibt es ein Top-100-Update: **Fraunhofer SCS** hat Europas Logistik neu vermessen.

MARKTCHECK SEITEN 4, IM FOKUS SEITEN 8/9

+5,2 bis

Containerraten verstärken Inflation

OECD: Öl- und Transportpreise größte Treiber

SCHIFFFAHRT Die seit Monaten extrem steigenden Containerfrachtraten tragen gemeinsam mit hohen Rohstoffpreisen in erheblichem Umfang bei zur jährlichen Verbraucherpreis-Inflation der 20 wichtigsten Industrie- und Schwellenländer (G20). Dies ist eines der Ergebnisse einer aktuellen Untersuchung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

Die Analysten erwarten zum Ende des laufenden Jahres eine G20-Verbraucherpreis-Inflation von 4,5 Prozent; die Frachtraten und

die hohen Rohstoffpreise steuerten zu diesem Wert 1,5 Prozentpunkte bei, so die OECD.

Laut den Autoren der Studie waren die beiden Kostentreiber bereits für den Großteil der vergangenen Inflationsentwicklung des laufenden Jahres verantwortlich; die negativen Effekte würden sich im kommenden Jahr sehr wahrscheinlich fortsetzen. Die OECD erwartet für das kommende Jahr eine Absenkung der G20-Verbraucherpreis-Inflation um 1 Prozentpunkt auf 3,5 Prozent. (ol)

MEINUNG SEITE 2, ANALYSE SEITE 3

System Alliance wird entflochten

Neue Struktur soll Einstieg erleichtern

STÜCKGUT Die Stückgutkooperation System Alliance (SyA) verschafft sich eine neue gesellschaftsrechtliche Struktur. So wollen die verbliebenen vier Gesellschafter Hellmann, Gebrüder Weiss, Zufall und Streck das bisherige Gebilde entflechten und die einzelnen Geschäftsbereiche rechtlich separieren, bestätigen die Geschäftsführer Gudrun Raabe und Stephan Opel entsprechende Informationen der DVZ-Schwesterpublikation „DVZ-Brief“.

Vorgesehen sind drei eigenständige Gesellschaften. Die heutige System Alliance GmbH soll als reine

Immobilien-gesellschaft fungieren. Neu gegründet werden sollen noch in diesem Jahr die System Alliance Hub für den Hubbetrieb und die System Alliance Netzwerk für den operativen Netzbetrieb.

Ziel des Vorhabens ist vor allem, die Einstiegshürden für potenzielle neue Gesellschafter zu senken, erklärte Raabe. Bisher war damit automatisch auch eine Beteiligung an der Immobilie verbunden gewesen. Aus diesem Grund soll sie - dabei geht es um das System-Alliance-Hub in Niederaula - gesellschaftsrechtlich isoliert werden. (la)

Verkehrswende fordert Finanzpolitiker heraus

SCHIENE Die Bahn muss eine tragende Rolle spielen, wenn der Güterverkehr nachhaltiger werden soll. Umfangreiche Investitionen sind nötig. Wie diese finanziert werden können, wird in Berlin und Brüssel noch diskutiert.

SEITEN 2, 6

Digitaler Lieferschein erfolgreich getestet

KONSUMGÜTERLOGISTIK Die BVL, GS1 und T-Systems haben ihren digitalen Lieferschein vier Wochen lang in der Praxis erprobt. Der Test hat die Vorteile der Lösung bestätigt, wie die Partner berichten. Bereits im kommenden Jahr könnte es erste konkrete Anwendungen geben.

SEITE 10

Italiens Corona-Regeln belasten Lieferketten

GREEN PASS Die Ausweitung des Corona-Passes auf die Arbeitswelt hat zu einer Blockade durch Hafenarbeiter und Aktivisten im Hafen von Triest und zu Auseinandersetzungen mit der Polizei geführt. Auch der bayerische Transportverband LBT kritisiert die neue Regelung.

SEITE 14

Pünktlichkeit ist nicht mehr selbstverständlich

LOGISTIK Engpässe bestimmen derzeit das Logistikgeschäft. Deshalb ist es keine Selbstverständlichkeit mehr, dass Waren pünktlich am Empfangsort eintreffen. Umso wichtiger wird die Planung entlang der gesamten Lieferkette. Mehr darüber finden Sie im DVZ-Themenheft Logistik.

THEMENHEFT



FOTO: F-LOG; GRAFIK: DVZ

Gateway to the New Silk Road Distributors Welcome!

Hamburg · Bremerhaven · Berlin · **Wilhelmshaven** · Barcelona · Rieste



EUROPA-CENTER.

EUROPA-CENTER Logistikimmobilien

contact@ec-logistik.de · www.ec-logistik.de

Inflationsentwicklung

Es gibt keinen Grund, den Teufel an die Wand zu malen



Von Oliver Link

Das Ausmaß der Inflation wird überschätzt; dies führt unnötig zu Ängsten. Die Rate liegt im September bei 4,1 Prozent und ist so hoch wie seit 1993 nicht mehr; damals waren es 4,3 Prozent. Doch die Zahl führt in die Irre, denn sie leidet unter statistischen Verzerrungen. Wenn sehr niedrige mit sehr hohen Zahlen verglichen werden, ist die prozentuale Entwicklung statistisch nur sehr eingeschränkt aussagekräftig. Die Inflationsrate wird stets im Vergleich zum Vorjahresmonat angegeben. Im September 2020 herrschte mit einem Wert von minus 0,2 Prozent

Deflation. Diese setzte sich im gesamten vierten Quartal fort. Die Inflationsraten der kommenden Monate werden somit ebenfalls wenig aussagekräftig sein. Zudem trat zum 1. Juli 2020 für sechs Monate ein verringerter Mehrwertsteuersatz in Kraft; dies führte zu niedrigeren Preisen, die nun mit denen verglichen werden, die wegen des normalen Mehrwertsteuersatzes höher ausfallen. Und drittens schlägt sich die im Januar 2021 eingeführte CO₂-Abgabe preistreibend im Vorjahresvergleich nieder; diese führte etwa über Nacht zu rund 8 Cent teurerem Kraftstoff. Zahlen sind oftmals weniger objektiv, als es scheint. Es lohnt, sie nüchtern zu hinterfragen.

ANALYSE SEITE 3

Ihre Meinung zum Kommentar
link@dvz.de

Branchenentwicklung

Zeit für eine Renaissance der Spezialisten



Von Sebastian Reimann

Die gute Nachricht zuerst: Die Logistik bleibt eine Wachstumsbranche. Das zeigen die Zahlen in den neuen „Top 100 der Logistik“ der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services und die Prognose der Logistikweisen. Trotzdem wird der Wettbewerb härter. Der Blick auf die Top 25 in Europas Logistik verdeutlicht, woran das liegt. So haben sich die großen Postgesellschaften basierend auf den 2020er-Zahlen fast durch die Bank im Ranking verbessert. In ihren Paket-Divisionen profitieren sie vom E-Commerce-Boom und expan-

dieren nun immer stärker in Richtung logistischer Kernleistungen. Gleiches gilt für die großen Seefrachtakteure wie Maersk, CMA CGM oder auch DP World. Auch sie expandieren vertikal entlang der Logistikkette. Heißt: Der Kuchen wird zwar größer, und trotzdem streiten sich alle um die besonders großen Stücke oder wollen am liebsten gleich den ganzen für sich. In einem solchen Verdrängungswettbewerb ergeben sich Chancen für Spezialisten – jene, die sich um den Zuckerguss kümmern. Vielleicht hat deren Renaissance schon begonnen. Falls nicht, dürfte es angesichts andauernder Supply-Chain-Probleme nicht mehr lange dauern.

MARKTCHECK S. 4, IM FOKUS S. 8/9

Ihre Meinung zum Kommentar
reimann@dvz.de

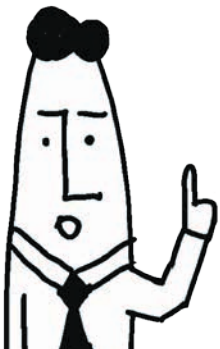
Meistgekllickt

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

INFRASTRUKTUR
Wie China Entwicklungsländer von sich abhängig macht
Das Reich der Mitte bürdet einer Studie zufolge ärmeren Staaten für Bauvorhaben der Neuen Seidenstraße mehr Schulden auf als bislang bekannt.

EVENT
DLK 2021: Networking und Nutzwert
Deutschlands zentrale Veranstaltung der Logistik-Community findet als hybrides Event statt.

IN EIGENER SACHE
Die DVZ ist jetzt auch auf Instagram
Neben aktuellen News aus der Logistikwelt bieten wir bei Instagram künftig auch spannende Einblicke in den Redaktionsalltag.



KARIKATUR: TOONPOOL/CLOUDSCIENCE



Das bewegt Brüssel

Die Erwartungen an die Bahn werden größer

Die Eisenbahn ist der große Hoffnungsträger der EU beim Klimaschutz im Verkehr. Doch um die enorme öffentliche Förderung auf Dauer zu rechtfertigen, muss die Branche auch liefern.



Von Frank Hütten

Politisch läuft es derzeit gut für die Bahnbranche in der EU. Während des „Europäischen Jahres der Schiene“ kann sie sich öffentlich in Szene setzen. Und bei den Überlegungen, wie die EU-Klimaschutzziele erreicht werden können, besonders im „Poblemfeld“ Verkehr, wird in den Hauptstädten der Mitgliedsstaaten betont, welch wichtige Rolle die Bahn dabei spielen muss.

Geld gibt es derzeit reichlich
Auch Geld zur Förderung von Bahnprojekten ist im Moment in der EU so reichlich vorhanden wie nie. Von den 750 Milliarden Euro aus dem europäischen Corona-Wiederaufbauprogramm „Next Generation EU“ soll der Löwenanteil in Projekte fließen, die Klimaschutz und Digitalisierung nutzen. In beiden Kategorien haben Bahnprojekte gute Chancen, sich für Fördermittel zu qualifizieren. Nach einer vorläufigen Bilanz der EU-Kommission haben die Mitgliedsstaaten vor, 52 Prozent der Mittel, die sie aus dem Corona-Programm für Verkehrsprojekte bekommen, in die Eisenbahn zu investieren.

Die Bahnbranche sollte sich aber nicht darauf verlassen, dass dieser Trend jetzt bis 2050 – dem

derzeitigen Zieldatum der Klimaschutzpolitik – anhält. Denn mit dem politischen Rückenwind und dem Umfang der Fördermittel für die Bahn nimmt in Brüssel auch der Erwartungsdruck zu. Die Bahn muss auch liefern und zeigen, dass sie etwa bei der Güterverlagerung weg von der Straße deutlich mehr bewegen kann als bisher. In der EU-Kommission wird durchaus kritisch auf die vielfältigen Finanzierungswünsche der

Für Stirnrunzeln sorgen schleppende Fortschritte bei neuen Technologien und beim Abbau technischer Hürden.

Branche geschaut. Bei Projekten, die langfristig mehr Effizienz und Gewinnmöglichkeiten versprechen, wie die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, wird erwartet, dass die Unternehmen auch selbst ordentliche Summen investieren, statt auf öffentliche Förderung zu warten. Die Notwendigkeit, öffentliche Mittel in Bahninfrastruktur – gerade grenzüberschreitende – zu stecken, wird in der Kommission nicht infrage gestellt. Mit Stirnrunzeln sieht man dort aber die schleppenden Fortschritte bei der Einführung neuer Technologien oder beim Abbau den vielen tech-

nischen Hindernisse für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Milliarden schwere Subventionen könnten nicht endlos gerechtfertigt werden, wenn sich hier nichts tut, heißt es an maßgeblicher Stelle.

Modal Shift hat Grenzen
Zumal der derzeitige EU-Geldsegen voraussichtlich nicht von Dauer ist und auch die anderen Verkehrsträger immensen Investitionsbedarf haben. Die Bahn spielt zwar eine tragende Rolle beim Klimaschutz, aber man sollte nicht vergessen, dass ihre Möglichkeiten begrenzt sind. Man kann nicht alle Fabriken und Geschäfte ans Schienennetz anschließen. Umso weniger, wenn der Bau neuer Infrastruktur weiter so lange dauert wie bisher.

Die Bahn hat derzeit in der EU einen Anteil von 19 Prozent am Gütertransport. Das Potenzial ist schwer zu schätzen, aber jenseits der 50 Prozent dürfte es schwierig werden. Auch wenn in der DDR schon einmal mehr als 70 Prozent aller Güter per Bahn befördert wurden. Klar ist: Um die Klimaziele zu erreichen, braucht die EU neben der Bahn auch viele nachhaltig angetriebene Lkw, Schiffe und Flugzeuge nebst Tank- und Ladeinfrastruktur. Bei der Finanzierung dürfte es noch harte Verteilungskämpfe geben. Die Bahn steht dabei nicht automatisch auf Platz eins.

POLITIK SEITE 6

Ihre Meinung zum Leitartikel
huetten@dvz.de

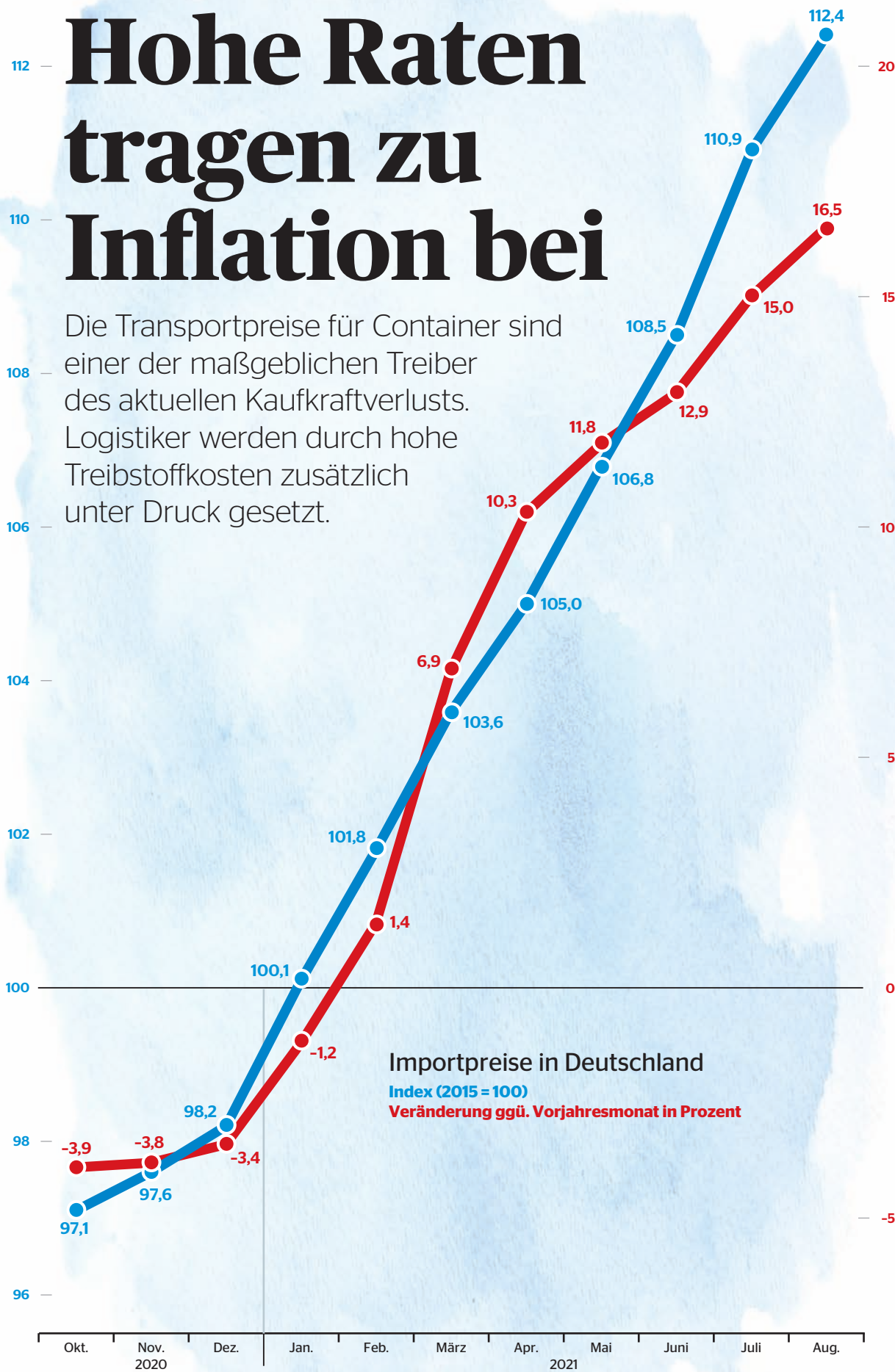
Incoterms 2020
by the International Chamber of Commerce (ICC)

Jetzt bestellen:
www.dvz.de/incoterms

INCOTERMS® 2020: MEHR ALS NUR EIN REGELWERK

Hohe Raten tragen zu Inflation bei

Die Transportpreise für Container sind einer der maßgeblichen Treiber des aktuellen Kaufkraftverlusts. Logistiker werden durch hohe Treibstoffkosten zusätzlich unter Druck gesetzt.



Quelle: Destatis / Grafik: DVZ

Von Oliver Link und Lutz Lauenroth

Ed Bastian hatte gute und schlechte Nachrichten. „Wir sind zum ersten Mal seit Ausbruch der Pandemie wieder profitabel“, so der CEO der US-Airline Delta Airlines am vergangenen Mittwoch bei der Präsentation der Geschäftszahlen für das dritte Quartal. Dass trotzdem nicht so richtig gute Laune aufkommen wollte, lag am Ausblick auf das vierte Quartal: „Der Anstieg der Treibstoffpreise wird es uns schwer machen, auch zum Ende des Jahres profitabel zu bleiben“, so Bastian.

Delta Airlines lenkt zum Auftakt der Zwischenberichtssaison als erste große Fluggesellschaft den Fokus auf ein Thema, das sich in den kommenden Wochen durch die Interimsbilanzen aller Logistiker ziehen wird: die extremen Preissteigerungen von Kerosin, Bunker und Diesel.

Transportpreis als Inflationstreiber
Doch die Effekte gehen inzwischen weit über die bloße betriebswirtschaftliche Ebene von Logistikern hinaus: Laut einer aktuellen Untersuchung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) tragen die seit Monaten extrem gestiege-

nen Containerfrachtraten gemeinsam mit hohen Rohstoffpreisen in erheblichem Umfang bei zur jährlichen Verbraucherpreis-Inflation der 20 wichtigsten Industrie- und Schwellenländer (G20).

Die Analysten erwarten für Ende 2021 eine G20-Verbraucherpreis-Inflation von 4,5 Prozent; die Entwicklung von Frachtraten und Rohstoffpreisen steuere zu diesem Wert 1,5 Prozentpunkte - also ein Drittel - bei, so die OECD. Laut den Autoren der Studie waren die beiden Kostentreiber bereits für den Großteil der bisherigen Inflationsentwicklung des laufenden Jahres verantwortlich.

Dass die Transportpreise überhaupt auf die Inflationsentwicklung durchschlagen, ist sehr ungewöhnlich. Gut 90 Prozent der global gehandelten Güter werden auf dem Seeweg transportiert; in der Regel macht dabei die Rate pro Container effektiv nur einen minimalen Anteil des Warenwerts pro Sendung im Einzelhandel aus. Raten können daher in der Regel keinen Einfluss auf höhere Verbraucherpreise haben. Dies gilt jedoch umso weniger, je größer das Volumen des Handelsguts und je niedriger sein Warenwert ist.

Damit es jedoch für den Endverbraucher überhaupt zu Inflationsdruck kommen kann, müssen sich die hohen Transport- und Rohöl-

preise zunächst in steigenden Importpreisen niederschlagen, die letztlich das Ergebnis der an die Käufer der Güter weitergegebenen Preissteigerungen sind.

Dies lässt sich an der Entwicklung der Importpreise in Deutschland exemplarisch darstellen: So stiegen im August 2021 die Einfuhrpreise gegenüber dem Vorjahresmonat um 16,5 Prozent; bereits im Juli waren es 15, im Juni 12,9 und im Mai 11,8 Prozent gewesen. Laut OECD hat sich der gewichtete Beitrag des Frachratenniveaus der Schifffahrt an der Verbraucherpreis-Inflation gegenüber Januar 2019 knapp verfünffacht; der Inflationseffekt des Rohöls hingegen ist mit einem Plus von 20 Prozent vergleichsweise gering.

Der deutliche Beitrag der Containerfrachtraten hat seinen Ursprung in der extremen Entwicklung des Transportpreinsniveaus in der Linienschifffahrt, das immer mehr Waren unter Preisdruck setzt.

Laut Drewry liegt der Transportpreis auf der für den europäischen Gütermarkt maßgeblichen Route zwischen China und Nordeuropa derzeit 564 Prozent über dem Vorjahresmonat; gegenüber dem entsprechenden Zeitpunkt vor zwei Jahren ist die Rate um 1.120 Prozent in die Höhe gegangen.

Was das für volumenstarke Güter mit eher niedrigerem Warenwert wie etwa sperrige montierte Möbel bedeutet, zeigt sich anhand einer Kalkulation, die im Juni 2021 durchgeführt wurde von Jan Hoffmann, der den Bereich Handelslogistik der UNO-Organisation UNCTAD in Genf leitet, und Jean-Paul Rodrigue von der Hofstra University.

Bezüglich eines Ratenniveaus auf der Route zwischen Shanghai und Rotterdam von damals 6.350 US-Dollar/FEU machte der Transportpreis pro Möbelstück mehr als 63 Prozent des Wertes aus, den das Möbel im Einzelhandel letztlich erzielte, so das Ergebnis der Analyse. In den zurückliegenden zwölf Jahren hatte dieser Transportkostenanteil in Relation zum Warenwert noch bei 11,6 Prozent gelegen. Den zweithöchsten Transportpreisanteil am Warenwert verzeichneten zum Zeitpunkt der Untersuchung größere Geräte (42,4 Prozent; Durchschnittswert der zurückliegenden zwölf Jahre: 7,7 Prozent), kleinere Geräte (28,3 Prozent; 5,1 Prozent) und Spielzeug (21,2 Prozent; 3,9 Prozent).

Existenzgefährdender Preisdruck

Auch im Straßengüterverkehr steigen die Raten; auf die Inflationsentwicklung schlagen sie allerdings nicht durch, weil per Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr schlicht zu wenig Tonnage bewegt wird, als dass sie Einfluss auf steigende Importpreise haben könnten. Laut Nikolay Pargov von Transporeon sind die Kontraktraten in innerdeutschen Komplettladungsverkehren innerhalb eines Jahres um 13 Prozent gestiegen. Dies sei vor allem eine Folge der Kapazitätsknappheit, aber auch die steigenden Treibstoffkosten hätten Einfluss darauf gehabt.

Diese sind ein beträchtlicher Bestandteil der Gesamtkosten. Im nationalen Güterfernverkehr machen sie rund 25 Prozent aus. In längerfristigen Verträgen werden die Schwankungen des Dieselpreises inzwischen größtenteils über einen Dieselfloater abgedeckt. Allerdings bleiben die Transportunternehmer aufgrund eines gewissen zeitlichen Verzugs und aufgrund von Leerfahrten auf einem Teil der Mehrkosten sitzen.

Laut Kornelia Reifenberg, Partnerin bei Simon-Kucher & Partners, kann die einzig mögliche Strategie nur sein, den Anstieg der Treibstoffkosten unmittelbar in den Preisen abzubilden. Es könne keine Option sein, die erhöhten Kosten zu übernehmen, so Reifenberg; „gerade im Straßentransport kann dies für Transportunternehmen schnell existenzgefährdend werden“.

Auch das Stückgutgeschäft wird von steigenden Dieselpreisen beeinflusst. So lagen im ersten Halbjahr 2021 die Treibstoffkosten um 17,8 Prozent höher als im gleichen Zeitraum 2020, heißt es im aktuellen DSLV-Kostenindex. Von dem gesamten Kostenanstieg innerhalb von zwölf Monaten, der 3,5 Prozent betrug, entfiel mit 1,6 Prozent knapp die Hälfte allein auf Diesel. Der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten beträgt rund 10,5 Prozent.

Der Dieselpreisanstieg wirkt sich direkt auch auf die Spotpreise im Stückgutverkehr aus. Dies unterstreicht der aktuelle Pamyra/DVZ-Stückgutpreisindex: Die Treibstoffkosten sind nach Pamyra-Einschätzung ein wesentlicher Grund für das Jahreshoch von 9,45 Euro (pro 100 Kilogramm/100 Kilometer).

Mitarbeit: Sebastian Reimann

MEINUNG SEITE 2

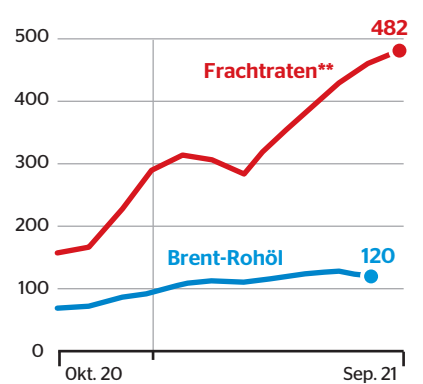
Wie Transportunternehmen steigende Treibstoffkosten weitergeben können, erklärt Kornelia Reifenberg im Interview auf www.dvz.de

ANZEIGE



Inflationstreiber Schifffahrt

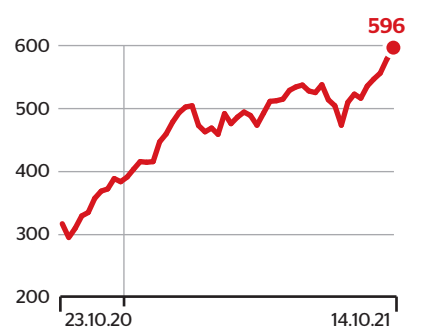
Entwicklung der Beiträge an Teuerung durch Frachtraten und Öl*



* Index 2019 = 100; ** Shanghai Containerized Freight Index (SCFI); Quelle: OECD Economic Outlook (Sep. 21) / Grafik: DVZ

Preissprung

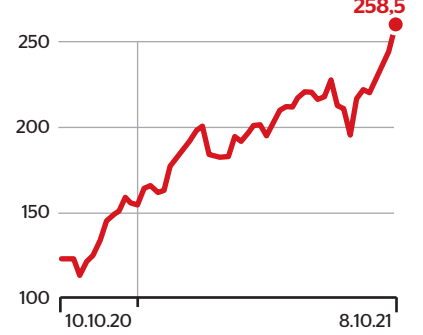
Preis für schwefelarmen Schiffstreibstoff in USD/Tonne*



* am Standort Rotterdam; Quelle: Ship & Bunker / Grafik: DVZ

Massive Verteuerung

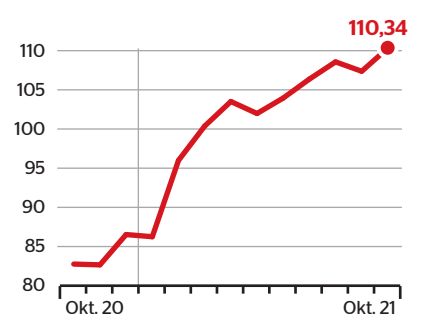
Preisindex für Kerosin, 2000 = 100



Quelle: Platts/IATA / Grafik: DVZ

Tanken immer teurer

Dieselpreise für Großverbraucher in Deutschland in EUR je Hektoliter*



* bei Lieferung von 50-70 hl, ohne USt; inkl. Energiesteuer und Erdölbevorzugungsbeitrag; Quelle: Destatis / Grafik: DVZ

Logistik in Europa

BEWEGUNG IM RANKING UND ERHOLUNG VON DER PANDEMIE

Fraunhofer SCS hat die Logistik in Europa neu vermessen. In der **Top-100-Studie** ist die DB nun wieder Nummer zwei, nachdem Maersk vor zwei Jahren vorbeigezogen war. Auch sonst hat sich einiges getan. Und bei den Logistikausgaben dürfte das Vorkrisenniveau wohl spätestens 2022 überschritten werden.

DSV springt auf Platz sieben

Top 25 der Logistik in Europa nach Umsatz 2020 in Mrd. EUR, in Klammern: Rang 2018

1 (1) Deutsche Post DHL ² GER	29,79
2 (3) Deutsche Bahn (via DB Schenker, DB Cargo) ² GER	17,42
3 (2) Maersk ³ DEN	16,36
4 (7) La Poste ³ FRA	13,17
5 (5) CMA CGM (inkl. Ceva) ² FRA	12,20
6 (4) Kühne + Nagel ² SUI	10,90
7 (10) DSV (inkl. Panalpina) ³ DEN	10,61
8 (6) SNCF ² FRA	9,62
9 (8) Mediterranean Shipping Company (MSC) ¹ SUI	9,28
10 (9) UPS Europe ³ BEL	8,61
11 (12) FedEx Express International ² NED	8,15
12 (11) The Royal Mail ³ GBR	7,67
13 (15) Hapag-Lloyd ² GER	6,39
14 (14) XPO Logistics ³ USA	5,18
15 (13) Dachser ³ GER	5,15
16 (17) Rhenus ³ GER	5,05
17 (20) DP World ³ GBR	4,91
18 (21) Hermes Europe ² GER	4,25
19 (16) Bolloré ² FRA	4,25
20 (19) Gefco ² FRA	2,85
21 (22) Stef ³ FRA	2,84
22 (28) Post Nord ³ SWE	2,39
23 (25) Rail Cargo Group ³ AUT	2,20
24 (26) Lkw Walter ³ AUT	2,15
25 (35) Post NL ³ NED	2,05

1) Freie Schätzung (erhöhtes Fehlerrisiko).
2) Daten von Firmen und Drittquellen, durch Schätzungen ergänzt (geringes Fehlerrisiko).
3) Unternehmensangaben (mit hoher Wahrscheinlichkeit richtig);
Quelle: Fraunhofer SCS / Grafik: DVZ

POST ZIEHT DAVON Deutsche Post DHL bleibt einsamer Spitzenreiter. Der Logistikkonzern konnte seinen sowieso schon klaren Vorsprung zum (neuen) Zweitplatzierten im Corona-Jahr 2020 sogar noch einmal um fast 1 Milliarde Euro ausbauen und kratzt nun an der 30-Milliarden-Euro-Umsatzmarke (2018: 28,5).

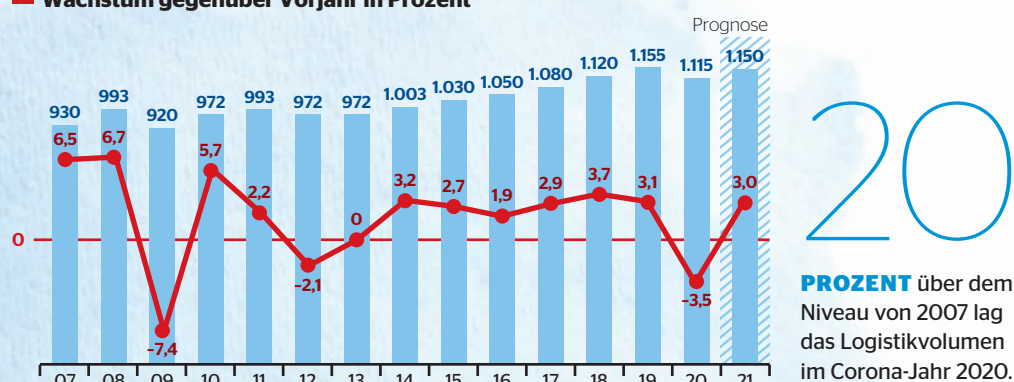
AUF- UND ABSTEIGER Kaum eines der großen Logistikunternehmen in Europa belegt den gleichen Platz wie vor zwei Jahren. Das zeigt die alle zwei Jahre neu aufgelegte Studie „Top 100 in European Transport and Logistics Services“ der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS). Zu den Aufsteigern im Ranking gehören die DB, La Poste, DSV, Fedex, Hapag-Lloyd, Rhenus, DP World, Hermes, Stef, Post Nord, die Rail Cargo Group, Lkw Walter und vor allem die Post NL. Die Absteiger im Top-25-Ranking heißen Maersk, Kühne + Nagel, SNCF, MSC, UPS, Royal Mail, Dachser, Bolloré sowie Gefco.

KLEINER EINBRUCH Europas Logistik verzeichnete laut der Studie 2020 ein Minus von rund 3,5 Prozent gegenüber 2019. Damit schrumpfte das Volumen zu Marktpreisen auf 1.115 Milliarden Euro. Die Zahl repräsentiert zugleich den maximal erreichbaren Markt für Logistikdienstleistungen, wenn eine Outsourcing-Quote von 100 Prozent je erreicht werden würde. Mit Blick auf einen Einbruch der BIPs der untersuchten Länder um rund 6 Prozent (zu Marktpreisen) ist die Logistik deutlich besser durch die Krise gekommen als viele andere Wirtschaftssektoren. Letztlich habe vor allem die hohe Güternachfrage dazu geführt, dass der Bedarf an Logistikservices nicht so stark eingebrochen ist wie zunächst angenommen, teilt Fraunhofer SCS weiter mit. Die Entwicklung im Jahresverlauf 2021 deute auf eine Erholung um rund 3 Prozent hin. Ein stärkeres Wachstum sei für die Jahre nach 2021 zu erwarten, teilen die Forscher weiter mit. (cs)

MEINUNG SEITE 2

Fast wieder auf Vorkrisenniveau

Logistikvolumen in Europa in Mrd. EUR
Wachstum gegenüber Vorjahr in Prozent



* EU-27 plus Norwegen, Schweiz und Vereinigtes Königreich; Quelle: Fraunhofer SCS / Grafik: DVZ

Wachstum schwächt sich ab

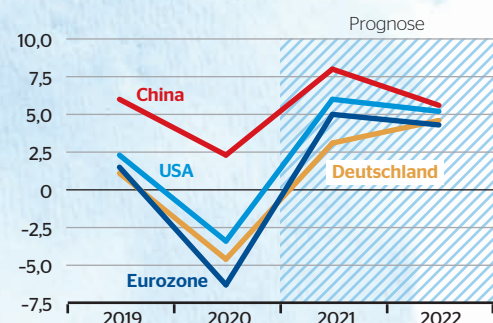
Logistikumsatz in Europa in Mrd. EUR



Quelle: Fraunhofer SCS / Grafik: DVZ

Erholung mit Handbremse

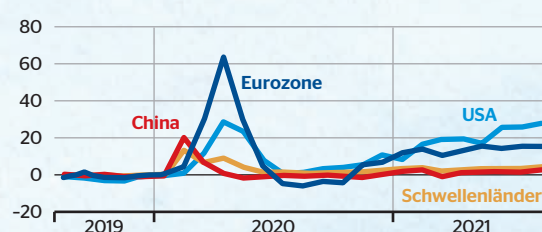
Reales BIP-Wachstum in ausgewählten Regionen gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Quelle: IWF, World Economic Outlook, Oktober 2021 / Grafik: DVZ

USA und Europa sind anfällig

Index zur Darstellung von Lieferkettenstörungen*, in Punkten



* Hoher Wert = viele Störungen; Differenz aus Lieferzeiten- und Produktionsindizes des Einkaufsmanagerindexes PMI; Quelle: IWF via Statista / Grafik: DVZ

Top-100-Studie vorbestellen

Die „Top 100 in European Transport and Logistics Services“ geht auf die aktuellen Trends, Entwicklungen und Marktsegmente ein und präsentiert unter anderem die Ranglisten der wichtigsten Logistiker in zehn Teilbereichen sowie das Ranking der nach Europa-Umsatz größten 100 Dienstleister. Das Update erscheint im Nachgang zum Deutschen Logistik-Kongress, kann aber bereits im DVV-Media-Shop vorbestellt werden. www.dvvmedia-shop.de



Der Kombinierte Verkehr soll den Transportzuwachs aufnehmen – Bereinigung und Ergänzung von Normen können einen Beitrag dazu leisten.

Intermodal wird interoperabel

Eisenbahnorganisationen arbeiten an **Standardisierung**, um mehr Transporte zu verlagern

Von Timon Heinrich

Eisenbahnverbände, Normungsorganisationen sowie EU-Institutionen bemühen sich um Bereinigung und Ergänzung von Normen, die Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr haben. Die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße (UIRR) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) haben dazu eine breit angelegte Bestandsaufnahme der geltenden Bestimmungen vorgenommen, die „comparative analysis of the combined transport usages and standards“ (CACTUS).

Normen für Sicherheit

Um intermodale Ladeeinheiten sicher zu transportieren, haben UIC und UIRR gemeinsam ein Kodifizierungssystem für Strecken, Ladeeinheiten und Tragwagen geschaffen. Es gewährleistet den sicheren Betrieb von Zügen des Kombinierten Verkehrs innerhalb des Begrenzungsprofils von Eisenbahnfahrzeugen. Alle Transportbeteiligten müssen darum Normen und Regelwerke einhalten.

67 Regelwerke mit mehr als 2.000 Seiten umfasst der Bestand insgesamt. Die Initiative dient dazu, den Kombinierten Verkehr durch Vereinheitlichung einfacher zu machen und damit Zugangshindernisse abzubauen. Zeithorizont für entscheidungsreife Dokumente ist Mitte 2022.

Lückenhafte Normung

Mit Containern, Wechselbehältern, Tragwagen, Eckbeschlägen, Greifkanten und dem Prinzip des Wechsels von einem Verkehrsträger auf den anderen erscheint Kombinierte Verkehr den Außenstehenden als Prototyp eines von Normen bestimmten Prozesses. Doch die Analyse deckt auf, dass es auch in dem scheinbar durchrationalisierten System Lücken und Mängel gibt.

Eine Arbeitsgruppe der EU-Agentur für Eisenbahnen (ERA) nahm die einschlägigen UIC-Merkblätter und UIC-„International Railway Solutions“ sowie die EN- und ISO-Normen unter die Lupe. Untersucht wurden auch UN-Verordnungen sowie EU-Rechtsakte und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). UIC und UIRR analysierten die Kodifizierungen, getrennt nach Tragwagen, Ladeein-

heiten und Streckennetz. Wagen werden definiert über 68 Parameter, Ladeeinheiten durch bis zu 70 und Strecken durch 8 Parameter.

Referenz in Vorbereitung

Zur Vereinfachung und Ergänzung des Normenbestandes wird der Kombinierte Verkehr als eigenes Kapitel in die TSI aufgenommen. Die Spezifikation beschreibt die Aspekte der Infrastruktur, des Betriebs, der Verkehrssteuerung und des Fahrzeugs, die Einfluss auf die Interoperabilität von Ladeeinheiten im intermodalen Transport haben. Sie

wird auch eine Kodifizierung von Ladeeinheiten und Strecken bringen. Die TSI für die Infrastruktur wird um KV-spezifische Parameter ergänzt. Damit lässt sich die Eignung von Strecken für KV-Züge feststellen.

Auf der Website der ERA wird es Leitlinien für den KV sowie eine offizielle Streckenkarte geben. EU-Richtlinien werden ergänzt um Bestimmungen für Sattelaufleger, die im KV befördert werden können. Für Wechselbehälter wird eine für die Instandhaltung zuständige Stelle definiert, wie dies schon für Eisenbahnfahrzeuge Vorschrift ist.

ANZEIGE

Fixemer
Transporteur für
Nahe und Mittlerer Osten
www.fixemer.com

Wasserstoff: Fördergeld für Lkw-Tankstellen

DEUTSCHLAND Das Bundesverkehrsministerium stellt 60 Millionen Euro Fördermittel für die Einrichtung von öffentlichen Tankstellen zur Verfügung, an denen Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff betankt werden können. Anträge können seit dem 19. Oktober gestellt werden.

Unterstützt wird nach Angaben des Verkehrsministeriums die Errichtung von Wasserstofftankstellen, die „grünen“ Wasserstoff abgeben, das heißt Wasserstoff, der vollständig durch den Einsatz von erneuerbarer Energie erzeugt wird. Gefördert werden können 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Auch der Bau von Elektrolyseanlagen, in denen der zur Versorgung der Tankstellen nötige „grüne“ Wasserstoff hergestellt werden kann, kann finanziell unterstützt werden. Die Förderquote beträgt in diesem Fall 45 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben zur Errichtung der Anlage.

Den rechtlichen Rahmen für die Subventionen bildet die Förderrichtlinie Marktaktivierung. Über diese wurden bisher im Straßenverkehr Brennstoffzellenfahrzeuge wie zum Beispiel Busse, Müllsammelfahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge und Pkw sowie deren Betankungsinfrastruktur gefördert. (fh)

Noch Gesprächsbedarf über Verkehrspolitik

Verhandlungen über Ampel-Koalition geplant

REGIERUNGSBILDUNG In den anstehenden Koalitionsverhandlungen zwischen SPD, Grünen und FDP sind noch viele verkehrspolitische Themen zu besprechen. Aus dem Eckpunktepapier, das die Sondierungsteams der drei Parteien vorgelegt haben, lässt sich noch nicht allzu viel zum Kurs einer möglichen Ampel-Koalition entnehmen.

Ein Tempolimit auf Autobahnen soll es nicht geben, heißt es dort etwa. Digitalisierung und Nutzung erneuerbarer Energie sollen rascher vorangetrieben werden, und auch Planungs- und Genehmigungsverfahren wollen die drei Parteien deutlich beschleunigen. Details dazu werden in dem Papier allerdings noch nicht genannt.

Zahlreiche Streitpunkte zwischen den Ampel-Partnern seien noch

völlig ungeklärt, kritisierte der CSU-Verkehrsexperte Alois Rainer. Er nannte Bahnreform, Luftverkehr, Straßenbau, öffentlich-private Partnerschaften oder die Zukunft des Bundesverkehrswegeplans.

NEE besorgt über Subventionen

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) zeigte sich besorgt, dass „umweltproblematische“ Subventionen nicht konkret im Eckpunktepapier angesprochen seien. Mit der Förderung von E-Ladestellen würden vermutlich noch weitere Subventionen für den Straßenverkehr auf den Haushalt zukommen.

Der BUND fordert ein Moratorium für den Bau neuer Fernstraßen und eine Absicherung des Naturschutzrechtes bei der Planungsbeschleunigung. (fh/sl)

ANZEIGE

RÖHLIG TRANSPORT INSURANCE SOLUTION

With over 160 years of freight forwarding experience, it is a matter of course for us as global logistics specialists to always transport your goods securely and with the utmost care.

However, there are risks that are beyond our control when it comes to transportation. Röhlig Transport Insurance Solution covers the physical loss or damage to your cargo whether transported by road, rail, air or sea, thereby providing you with peace of mind at a competitive rate.

Contact us today for your tailor-made offer: www.rohlig.com



Mehr Flüge von und nach Katar

LUFTFRACHT Zwischen den EU-Staaten und Katar können ab dem Winterflugplan 2021/2022 mehr Cargo- und Passagierflüge stattfinden als bisher. Ermöglicht wird dies durch ein Luftverkehrsabkommen, das beide Seiten am Montag unterzeichneten. Es ersetzt die bilateralen Abkommen der 27 Mitgliedsstaaten. Anders als diese enthält das EU-Abkommen laut EU-Kommission Regeln zur Kontrolle staatlicher Beihilfen.

Mit dem neuen Abkommen werden Deutschland, Frankreich, Italien, die Niederlande und Belgien verpflichtet, ihre Luftverkehrsmärkte bis zum Winterflugplan 2024/2025 schrittweise für Unternehmen aus Katar zu öffnen. Diese fünf EU-Staaten haben das laut Kommission noch nicht vollständig getan. Wegfallen soll auf der anderen Seite künftig die Verpflichtung, dass EU-Airlines ihre Geschäfte mit Katar über ein lokales Unternehmen abwickeln müssen. (fh)

ANZEIGE

XXL TRANSlog

**WE MOVE
HEAVY THINGS
TOGETHER**

+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de www.xxl-translog.de

Kommission legt Bericht vor

KLIMASCHUTZ Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs muss aus Sicht einer Regierungskommission in den kommenden Jahren deutlich an Fahrt gewinnen. „Trotz erheblicher technischer Fortschritte konnte der Verkehrssektor in den letzten Jahren die CO₂-Emissionen nicht reduzieren“, heißt es im Abschlussbericht der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), der in der vergangenen Woche vorgelegt wurde. Das Verkehrsaufkommen wachse besonders im Güterverkehr. Zugleich würden Klimaziele verschärft.

Das 240-köpfige Gremium hat im Auftrag der Bundesregierung in sechs Arbeitsgruppen Vorschläge erarbeitet, wie der Verkehrssektor die Klimaziele schaffen kann. Für Lkw stehen noch kaum Alternativen zur Verfügung. Der Markthochlauf für E-Lkw im Fernverkehr soll Ende 2023 beginnen, für Oberleitungs-Lkw etwa 2025 und für Wasserstoff-Lkw ab 2026. (sl)

Schiene hat Reformbedarf

Branche fordert **Investitionsfonds** für Infrastruktur / Haushalt 2022 gilt zunächst vorläufig

Von Susanne Landwehr

Der neuen Bundesregierung steht eine Mammutaufgabe bevor: Der Schienengüterverkehr soll bis 2030 einen Anteil im Modal Split von 25 Prozent erreichen, das Bundesverkehrsministerium hält sogar 30 Prozent für möglich. Auf dem Weg dorthin sind immense Investitionen unter anderem in neue Strecken und 740-Meter-Überholgleise, Loks, Waggons, die Elektrifizierung und Gleisanschlüsse an Unternehmensstandorte und Gewerbegebiete notwendig.

Vor und nach der Bundestagswahl meldeten sich Verbände, Wissenschaftler und Politiker zu Wort und bezifferten den Investitionsbedarf auf 32 bis 100 Milliarden Euro, um die Schiene fit zu machen. Einig sind sich die Experten, dass die Finanzierung der Schiene komplex und unübersichtlich ist und großer Reformbedarf besteht.

Im Bundeshaushalt 2021 sind knapp 10 Milliarden Euro für beispielsweise Neu- und Ausbau, den Erhalt, Lärmschutzmaßnahmen, Digitalisierung oder Förderungen für den Einzelwagenverkehr vorgesehen. Zählt man alle Töpfe zusammen, sind es mehr als 30 Haushaltstitel für Schienengüter- und Personenverkehr. Die künftige Bundesregierung wird also viel zu tun haben, das Geflecht von Investitionen, Zuschüssen und Förderungen zu entwirren. Wie viel Geld genau notwendig ist und ob angesichts der hohen Schulden und Folgen der Corona-Krise überhaupt so viele Mittel zur Verfügung stehen, ist unklar.

Vorbild Schweiz mit Schienenfonds

Als Vorbild gilt der Schweizer Bahninfrastrukturfonds, mit dem Betrieb, Substanzerhalt oder Ausbau finanziert werden. Das Deutsche Verkehrsforum fordert schon lange einen solchen Fonds. Ein Papier der Beratungsgesellschaft Infrast im Auftrag des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE) zeigt die Vorteile: Kontinuität und Planbarkeit bei den Investitionen über einen längeren Zeitraum, Transparenz des Finanzierungssystems, weniger Komplexität und bessere Steuerung. Fehlanreize werden laut Gutachten vermieden.

Die FDP ist nicht abgeneigt. Schienenexperte Torsten Herbst hat sich bereits klar zugunsten einer Infrastrukturgesellschaft Schiene und eines Infrastrukturfonds positioniert. „Das Wichtigste ist, dass man Berechenbarkeit hat und das Investitionsvolumen auf Dauer hoch bleibt“, sagt er im Gespräch mit der DVZ.



Arbeiten an der Schieneninfrastruktur: Auf der Bahnstrecke Horb- Rottenburg werden beim Bahnhof Eyach Weichen erneuert

Schienenprojekte seien langjährig angelegt, ein Fonds würde sie finanziell sichern. Der Vorteil wäre zudem, alle Haushaltstitel, Zuschüsse und Förderungen zu bündeln. Detlef Müller, Schienenexperte der SPD, sieht die Mittel hingegen lieber im Bundeshaushalt. Er warnt vor Schattenhaushalten. Das Dickicht an Fördertöpfen kommentiert er indes mit

den Worten: „Das kann ich niemandem mehr erklären.“

Mautmittel auch für die Schiene?

Neben mehr Transparenz wünschen sich viele Verkehrsexperten, Mittel im Haushalt umzuschichten. Die Allianz pro Schiene ist dafür, die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht nur in die Straße zu stecken, so wie es das Bundesfernstraßenmautgesetz vorgibt, sondern auch in die Schiene. Der Grünen-Schienenexperte Matthias Gastel schlägt gar vor, Personal von der Autobahn GmbH für die Schiene einzusetzen.

FDP-Bahnexperte Herbst hält es nicht für sinnvoll, den Finanzierungskreislauf Straße aufzuheben. „Der funktioniert“, ist er überzeugt. Ein Fonds bringe keine Vorteile, und im Übrigen habe sich die Politik zur Schiene bekannt. Immerhin gilt das Credo „Erhalt vor Neubau“ und „Mehr Mittel für die Schiene“. Im Bundeshaushalt 2022 ist zumindest der Anfang gemacht. Für das kommende Jahr sind Investitionen in die Schiene in Höhe von 9,3 Milliarden Euro geplant, etwas weniger als 2021, für die Straße 8,4 Milliarden Euro. Herbst betont, dass das nur vorläufige Zahlen sind. „Ich gehe

davon aus, dass der Haushalt neu verhandelt wird.“

Auf den Tisch kommt auch das Thema Reform der Deutschen Bahn. Einig sind sich die Parteien nicht. Die FDP will Betrieb und Netz trennen, die SPD hält am integrierten Konzern fest, will laut Müller aber schauen, wo es Kompromisslinien gibt. Angesichts schlechter Geschäftsergebnisse von DB Cargo sagt er: „Die jetzige Struktur der DB ist nicht haltbar.“

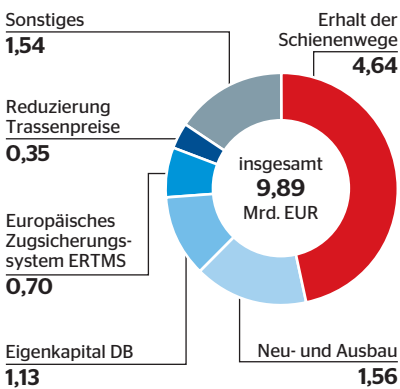
Planungszeiten ein Problem

Großen Reformbedarf gibt es auch bei der Planung. „Es herrscht ein Kampf um die Köpfe“, sagt Herbst. Denn die vorhandenen Mittel könnten nicht verbaut werden, weil Personal fehlt. Es gibt zwar ein Paket zur Planungsbeschleunigung, das greift aber nicht so schnell. SPD-Schienenexperte Müller hofft deshalb auf die Gesetzgebung für die Aufbauhilfe 2021 nach der Hochwasserkatastrophe. Die Infrastruktur werde wieder aufgebaut, auch wenn eine Straße oder ein Gleis nicht an genau derselben Stelle entstehe und eigentlich ein Planfeststellungsverfahren benötigt würde. „Das ist ein Beispiel, wie es gehen könnte.“

MEINUNG SEITE 2

Viel Geld für den Erhalt

Geplante Mittel für den Schienengüterverkehr im Bundeshaushalt 2021 in Mrd. EUR*



* Zahlen gerundet; Quelle: Bundeshaushalt / Grafik: DVZ

ANZEIGE



Wir unterstützen die Aktion,

weil die Logistik meine persönliche Leidenschaft ist und wir als Speditions- und Logistikdienstleister die Wirtschaft antreiben. Daher ist es mein persönlicher Anspruch innovativ zu agieren und die Digitalisierung voran zu treiben, um damit die Trends der Zukunft bereits heute umzusetzen.“

Harald Seifert, Vorsitzender des Beirats der Seifert Logistics Group



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

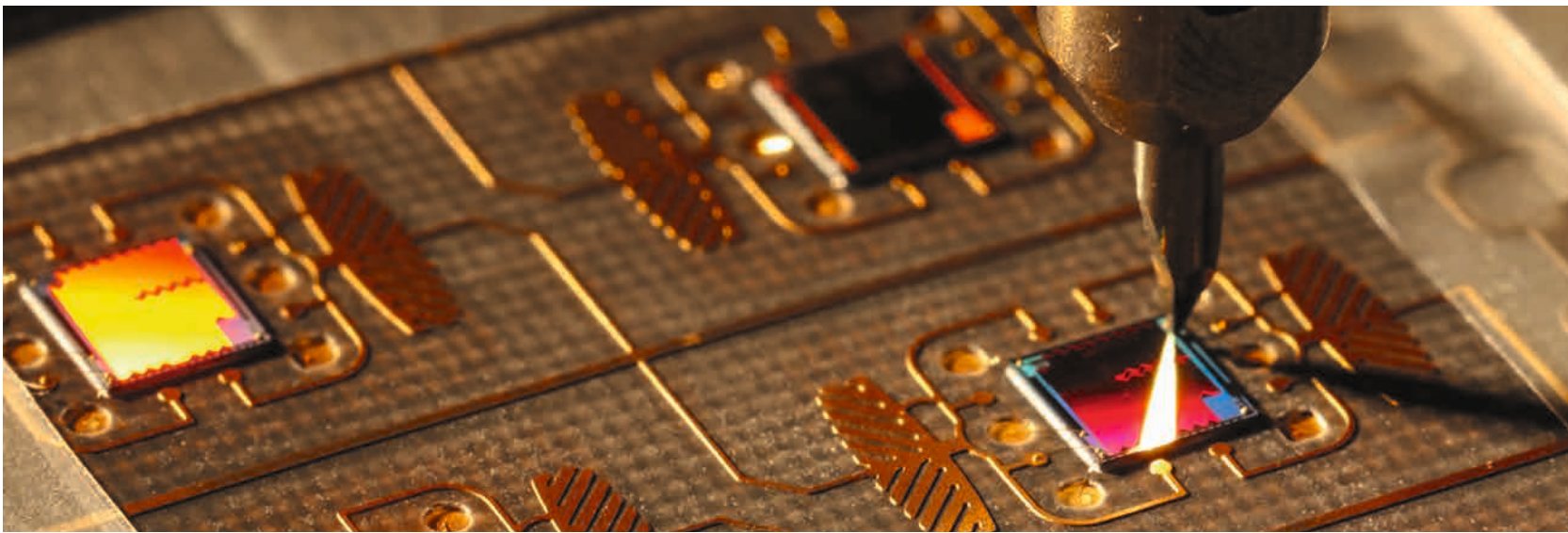


FOTO: DPA/TASSALEXANDER

Die Probleme der Fertigfahrzeuglogistiker haben viel mit dem Mangel an Mikrochips in der Autoindustrie zu tun.

Logistiker wollen Planbarkeit

Der EU-Verband der Fertigfahrzeuglogistiker formuliert **Wünsche an die Automobilbranche**

Von Frank Hütten

Die Hilferufe der Fertigfahrzeuglogistiker werden bei den Automobilherstellern offenbar gehört. Auf die wiederholten Appelle, die unter der gesunkenen und schwankenden Kfz-Produktion leidenden Logistiker zu unterstützen, habe er positive Reaktionen von den Fahrzeugbauern bekommen, sagte Wolfgang Göbel, Präsident des europäischen Verbandes der Fahrzeuglogistiker ECG, auf eine Frage der DVZ. Beim ECG-Jahreskongress in Brüssel präsentierte Göbel am Freitag eine Liste mit fünf Wünschen an die Hersteller. Diese sollen ihre Produktionspläne in Echtzeit mit den Fahrzeuglogistikern teilen. „Wir brauchen klare Vorhersagen“, sagte Göbel. Zum Beispiel über die plötzliche Stilllegung von Produktionslinien oder eine wegen fehlender Mikrochips gedrosselte Produktion. Außerdem möchten die Logistiker, dass ihre Dienstleistungsvorgaben an geringere Transportvolumen angepasst werden. Die weiteren Forderungen lauten:

- Unterstützung der Logistiker, wenn diese ihre Arbeitswoche auf drei oder vier Tage verkürzen. Das ist laut Göbel effizienter, als fünf Tage mit 80 Prozent zu arbeiten.
- Einhaltung der Zahlungsfristen, da Liquidität in Krisenzeiten noch an Bedeutung gewinnt.
- Gemeinsame Ausarbeitung von „Überlebensstrategien“.

„Es gibt in der Automobilbranche ein großes Verständnis“, sagte ECG-Vizepräsident Björn Svenningsen (UECC) nach der Jahrestagung. „Beide Seiten wissen, dass sie voneinander abhängig sind.“ Göbel hatte im Vorfeld noch einmal gewarnt: „Die Branche kämpft vor dem vorhersehbar dritten schlechten Jahr in Folge ums Überleben.“ Die Krise sei sehr unausgewogen, treffe Logistiker unterschiedlich. Diejenigen, die noch andere Standbeine hätten als den Fahrzeugtransport, könnten die plötzlichen Volumenschwankungen besser verkraften. In seinem eigenen Unternehmen, Mosolf, gebe es Abteilungen, die noch ganz gut dastünden. „Aber in Abteilungen, die hauptsächlich vom Transport von Neufahrzeugen abhängen, ist es wirklich ein Desaster“, sagte Göbel. Konkrete Zahlen zu Autologistikern, die in akuten Schwierigkeiten sind, konnte er nicht nennen.

Die Branche habe Umsatzeinbußen von 4,5 Milliarden Euro hinnehmen müssen, sagte ECG-Schatzmeister Costantino Baldissara (Grimaldi Group). In den Logistikabteilungen der Autobauer gebe es Verständnis für die ECG-Mitglieder. Auf anderen Managementebenen werde die Fahrzeuglogistik möglicherweise aber nur wahrgenommen, wenn es Lieferprobleme gebe.

Fahrer könnten abwandern

Svenningsen unterstrich die Bedeutung frühzeitiger Information am Beispiel des Seetransports von Autos. Eine Fähre müsse zum Teil 35 Tage vor einer geplanten Beladung auf die Reise geschickt werden. Wenn dann die zugesagten Fahrzeuge nicht bereitstünden, müsse das Schiff notfalls leer weiterfahren, um den Anschlussfahrplan nicht zu gefährden.

Göbel wies auf die Gefahr hin, dass die Logistiker Lkw-Fahrer verlieren könnten. Bei dem allgemeinen Fahrermangel sei es keine Option, diese wegen fehlender Volumen wochenlang nach Hause zu schicken. Auch bei aufgestocktem Kurzarbeitergeld würden sie möglicherweise zu anderen Transportunternehmen abwandern. „Es ist die Frage, ob wir dann noch die richtigen Leute an Bord haben, wenn die Transportvolumen zurückkommen“, sagte Göbel.

Das eigentliche Thema der ECG-Tagung waren die auf die Transportwirtschaft zukommenden Klimaschutzanforderungen. Diese werden die Logistiker direkt und indirekt betreffen. Direkt bei der Wahl künftiger Transportmittel und Treibstoffe und indirekt, weil Kfz-Hersteller ihre Produktpaletten und Strategien an-

passen. So ist ein Trend zu erwarten, Fahrzeuge nicht mehr über Händlernetze, sondern direkt online zu verkaufen. Volvo möchte 2025 einen Anteil von 50 Prozent E-Fahrzeugen erreichen und diese komplett über das Internet verkaufen, sagte Martin Corner, Chef für das Global Supply Chain Management bei Volvo.

ANZEIGE



The New Way: CELSINEO.

Eine revolutionäre Idee stellt bisherige Konzepte der Kühllogistik auf den Kopf. Mit patentierter Technologie ist CELSINEO eine neue Klasse von Kühlsystemen für Trailer. Drei unabhängige Kältemodule setzen neue Maßstäbe für höchste Verfügbarkeit, Servicefreundlichkeit und Zukunftssicherheit.

www.celsineo.com

°CELSINEO
A BRAND OF
LIEBHERR **KRONE**

ANZEIGE



Bewirb dich in unserer neuen Niederlassung in Österreich!
www.gruber-logistics.com/de/austria

H. Essers kauft Coral Transport

CHEMIELOGISTIK Der belgische Logistikdienstleister H. Essers hat den spanischen Chemie-logistik-Dienstleister Carol Transport Mitte September vollständig übernommen. Das Familienunternehmen ist Seveso-zertifiziert und verfügt über drei Niederlassungen in Barcelona, Madrid und auf Gran Canaria. Ziel der Übernahme ist es, das Chemie-segment in Südeuropa weiter auszubauen und in das Niederlassungsnetz von H. Essers zu integrieren. Über eine Zugverbindung könne nun das spanische Transportnetz mit dem belgischen verbunden werden. Damit stehen den Auftraggebern Direktverbindungen zwischen den beiden Märkten zur Verfügung. (ab)

ANZEIGE

XXL TRANSlog

**THE WIDER
THE BETTER**

+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de www.oxl-translog.de

Chipmangel hält an

Der weltgrößte Chipfertiger TSMC rechnet auch für das kommende Jahr mit knappen Produktionskapazitäten für Halbleiter. Die Nachfrage nach Chips ist derweil ungebrochen: Der taiwanische Konzern erwartet, dass der Umsatz in diesem Jahr in US-Dollar gerechnet im Jahresvergleich um 24 Prozent answillt und damit noch etwas stärker als bisher in Aussicht gestellt. Die Kapazität bleibe im Rest dieses Jahres und auch durchweg über 2022 knapp. Damit könnte sich die Knappheit elektronischer Bauteile in vielen Branchen wie der Autoindustrie noch lange hinziehen. Der weltweite Automobilsektor hat wegen der anhaltenden Halbleiterknappheit in den ersten neun Monaten dieses Jahres 7,4 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nicht produzieren können, schätzen die Marktforscher von IHS Markit. (cs/dpa)

Einfluss der wichtigsten Wirtschaftsbereiche auf die Logistik im Jahr 2022*

Automobil

15%*

1. Spätestens in der zweiten Jahreshälfte 2022 lösen sich die Engpässe auf der Beschaffungsseite
2. Zusätzliche Nachfrage durch Neuwagenprämie insbesondere für E-Mobilität und Nachholeffekte aufgrund von engpassbedingten Produktionsrückständen
3. Anpassung der Logistiknetze vor allem auf der Beschaffungsseite, um Risiken zu reduzieren

Gebrauchsgüter

20%

1. Überdurchschnittliches reales Wachstum durch E-Commerce und zusätzliche Services
2. Überdurchschnittliche Kostensteigerungen für Personal und Kapazitäten in der Logistik
3. Insbesondere die Beschaffungsseite erfährt konzeptionelle Veränderungen und mehr Digitalisierungsprojekte

Verbrauchsgüter

30%

1. Nachhaltigkeit hat einen besonders hohen Stellenwert und wird schneller umgesetzt
2. Wachsende Komplexität durch Home Delivery, Verbreiterung des Sortiments, höhere Zeitanforderungen und kleinere Bestellgrößen
3. Überdurchschnittliche Nachfrage nach Logistikimmobilien in einem Markt mit vielen Engpässen

Industriegüter

20%

1. Größte Herausforderung bleibt zunächst das Engpassmanagement bei Rohstoffen, Material und Komponenten sowie Transportkapazitäten
2. Sicherheitsbestände bekommen einen größeren Stellenwert
3. Erwartungen aus dem B2C-E-Commerce erreichen endgültig die Industrie und B2B

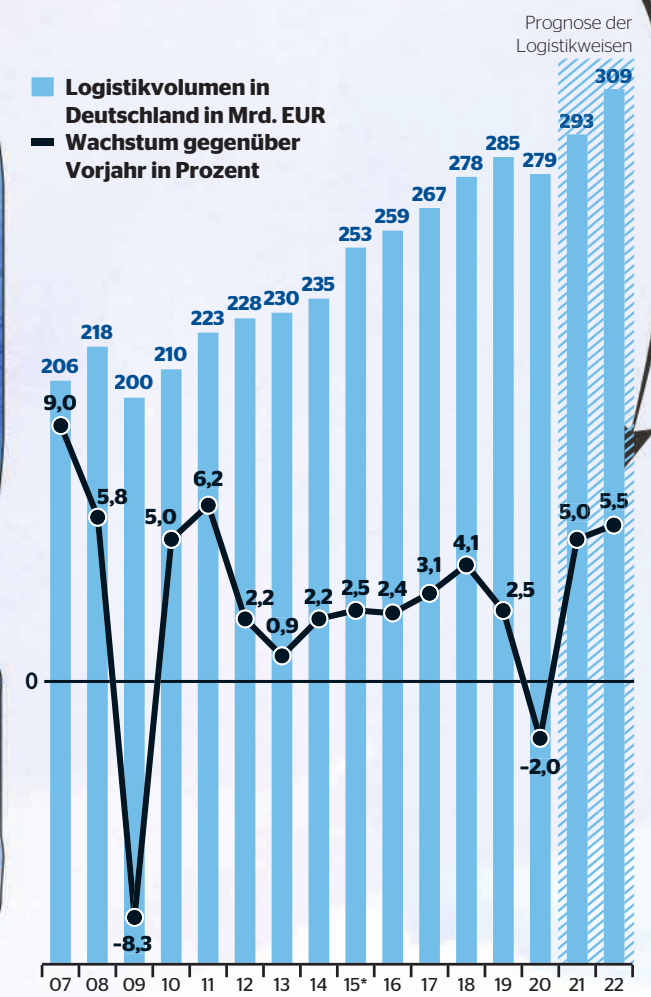
*Jeweils Anteil am gesamten Logistikvolumen, Rest Sonstige, gerundet auf Basis von Schwemmer: Top 100 der Logistik

LOGISTIKVOLUMEN

Prognose der Logistikweisen für 2022

+5,5%

(real 2,6% Wachstum)



Die Logistik wächst dynamisch

Die Logistikweisen prognostizieren für ihren Wirtschaftsbereich im kommenden Jahr ein nominales Wachstum von 5,2 bis 5,8 Prozent in Deutschland, wie es im Ergebnisbericht des Herbstgipfels heißt, bei dem die DVZ exklusiv dabei war. Zudem haben die Experten um Prof. Christian Kille ihre Prognose für das laufende Jahr auf 5 Prozent angehoben, vor allem aufgrund der dynamischen Entwicklung auf der Kostenseite. Im März hatten sie noch 4,4 Prozent vorhergesagt. Die Prognosen wird das Gremium pünktlich zum Start des Deutschen Logistik-Kongresses am heutigen Mittwoch vorlegen.

Da sich der Privatkonsum erhole, die Investitionen anziehen und sich die Beschaffungsengpässe auflösen, werde der Wirtschaftsbereich im kommenden Jahr erneut dynamisch zulegen. „Neben höherer Nachfrage und mehr Servicebedarf muss 2022 mit deutlich höheren monetären Belastungen für die gleiche Leistung gerechnet werden“, schreiben die Experten. Das nominale Wachstum sei geprägt von Kostensteigerungen durch Engpässe bei Transportkapazitäten, den Fachkräftemangel und hohe Baukosten. Die IT-Ausgaben würden zudem weiter mit hoher Rate steigen, um die Digitalisierung voranzubringen. Ein weiterer Treiber: Der Weg zur Klimaneutralität wird nach Einschätzung des Expertenkreises im Segment der Konsumgüter deutlich schneller beschritten; die anderen Segmente folgten aufgrund der Planungsunsicherheit hinsichtlich der „richtigen“ Technologien etwas verzögert, heißt es.

Real erwarten die Logistikweisen 2022 ein Wachstum von 2,1 bis 3 Prozent. „Die Logistik

Die Logistikweisen erwarten für das laufende und kommende Jahr ein deutliches Plus, nachdem der Rückgang 2020 geringer ausgefallen ist als erwartet. Derweil steckt die Industrie in einer historischen Lieferkrise. **Von Claudius Semmann**



FOTO: SVEN DÖRING; ILLUSTRATION: CARSTEN LÜDEMANN

Die Logistikweisen bei ihrem Herbstgipfel im September in Dresden. Erste Reihe (von links): Prof. Christian Kille (Hochschule Würzburg-Schweinfurt), Matthias Klug (Still), Arnold Schroven (Schroven Consulting), Berit Börke (Partner for Pioneers), Prof. Thorsten Schmidt (TU Dresden), Kerstin Wendt-Heinrich (Top Mehrwert-Logistik), Stefan Schwinning (Miele). Zweite Reihe: Patrick Wiedemann (Reverse Logistics Group), Markus Meißner (AEB), Christian Jacobi (Agiplan), Steffen Wagner (KPMG), Peer Witten (Logistik-Initiative Hamburg), Jürgen Wels (Porsche). Dritte Reihe: Martin Schwemmer (Fraunhofer SCS), Christian Grotmeier (BVL), Prof. Alexander Nehm (HBM Mannheim), Wolfgang Lehmacher, Torsten Rudolph (Rudolph Logistik), Gerd Hailfinger (Geberit), Jens Wagener (Commerzbank).

Wie Politik und Unternehmen den Logistikstandort Deutschland in die Zukunft führen können

GEMEINSAM
Kooperation

- Standards in der Digitalisierung sowie in den operativen und administrativen Prozessen entwickeln
- Transparente Logistikketten und Supply Chains realisieren
- Auf dem Weg zur Klimaneutralität miteinander statt übereinander sprechen

KLIMANEUTRAL
Nachhaltigkeit

- Planungs- und Rechtssicherheit gewährleisten und Nachhaltigkeit zur Chefsache machen
- Mut bei der Wende zeigen und dies zielgerichtet unterstützen
- Extrinsische und intrinsische Motivation auf dem Weg zur Klimaneutralität fördern

SCHNELL
Geschwindigkeit

- Bürokratieabbau, Antragsverfahren und Erteilung von Genehmigungen deutlich beschleunigen
- Risikobereitschaft für Technologieinnovationen und neue Geschäftsmodelle verstärkt zeigen
- Planbarkeit durch verbindliche Strategie gepaart mit Flexibilisierung gewährleisten

WETTBEWERBSFÄHIG
Kompetenz

- Rahmenbedingungen verbessern und Fachkräfte auf neuen Wegen finden
- Aus- und Weiterbildung in der Logistik ernst nehmen und gezielt angehen
- Volatilität, Komplexität und Dynamik in den logistischen Systemen abbilden

ZUKUNFTSSICHER
Positionierung

- Wirtschaftsbereich Logistik als „Schlüsselindustrie“ definieren und politisch unterstützen
- Strukturwandel aktiv angehen und als Chance wahrnehmen
- Investitionsstau mit Einbindung der Unternehmen und geeigneter Finanzierungsmodelle auflösen

für die Autoindustrie und Industriegüter erfährt eine größere Nachfrage, nachdem sich die Fesseln der Rohstoff- und Komponentenengpässe im Laufe des Jahres 2022 lösen werden“, heißt es zum Beispiel in der Begründung. Die Logistik für Gebrauchsgüter wie Unterhaltungselektronik, Haushaltsgeräte oder Möbel werde durch das Nachholen vor allem von Privatinvestitionen profitieren. In der Konsumgüterlogistik (Verbrauchsgüter) führten nicht zusätzliche Mengen, sondern die wachsenden Anforderungen durch die steigende Komplexität zu einer erhöhten Logistikanfrage. Und: E-Commerce präge nicht nur den B2C-Markt, sondern die Leistungsansprüche hinsichtlich Schnelligkeit, Flexibilität und Kleinteiligkeit werden nun merklich auf den B2B-Markt übertragen, wie es heißt. Industrie und Handel würden zudem weiter Sicherheitsbestände anlegen, was ein weiterer Treiber für das reale Wachstum im kommenden Jahr sei.

Im Rückblick auf das Corona-Jahr 2020 fiel der Einbruch geringer aus als erwartet. Nach aktuellen Berechnungen der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS), die jedes Jahr eine Vermessung der Logistik vornimmt, ist der Wirtschaftsbereich deutlich weniger stark geschrumpft als die Experten geschätzt hatten. Das Minus wird nur mit 2 Prozent zu Marktpreisen angegeben. Fraunhofer SCS hatte in der Top-100-Marktstudie vom Oktober 2020 einen Rückgang von 4 bis 5 Prozent prognostiziert. Die Logistikweisen hatten Anfang 2021 minus 6 Prozent vorhergesagt, im Herbst 2020 sogar minus 7 Prozent.

Kille, bei den Logistikweisen zuständig für die Methodik, führt die große Differenz zum von Fraunhofer berechneten Nominalwert vor allem auf die Preiserhöhungen zurück. „Die Mittelfristprognose des Bundesamts für Güterverkehr hatte mit einem Minus bei der Verkehrsleistung von fast 8 Prozent gerechnet. Bei solchen Einbrüchen geht man normalerweise von Preis-

rückgängen aus“, sagt der Professor. Aber auch die kräftige Erholung in der Industrie sei damals nur schwer vorhersehbar gewesen. Kille: „Nach dem Einbruch im zweiten Quartal war so schnell nicht mit einer Besserung zu rechnen.“

Wirtschaftsaufschwung verliert an Kraft

Die Folgen der Pandemie und Lieferengpässe bremsen derzeit das Wachstum. Führende Wirtschaftsforschungsinstitute hatten vorigen Donnerstag ihre Konjunkturprognose für dieses Jahr deutlich nach unten korrigiert. Sie rechnen mit einem Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts von nur noch 2,4 Prozent (2020: minus 4,6 Prozent). Im Frühjahr hatten sie noch 3,7 Prozent erwartet. 2022 falle der Aufschwung dann kräftiger aus: Die Institute rechnen mit einem Plus von 4,8 Prozent. In ihrer Frühjahrsprognose waren sie von 3,9 Prozent ausgegangen.

Eine Folgewirkung der Pandemie seien weltweite Lieferengpässe. Seit Monaten bereiten diese Supply Chain Managern Kopfzerbrechen. Inzwischen berichten etwa acht von zehn Herstellern in Deutschland von Problemen bei der Versorgung. Mehr waren es seit der Wiedervereinigung nie, wie aus den Konjunkturumfragen des Ifo Instituts hervorgeht. Vor der Corona-Krise lag der Spitzenwert bei etwa 20 Prozent. Im Durchschnitt der Jahre 1991 bis 2020 waren es gerade einmal 5,4 Prozent. In der Autoindustrie meldet inzwischen nahezu jeder Hersteller und Zulieferer Beschaffungsprobleme.

Nach einer Umfrage des Marktforschungsinstituts GfK im Auftrag der KfW-Bankengruppe unter 2.400 kleineren und mittleren Unternehmen kämpfen 48 Prozent der Mittelständler mit den Folgen von Lieferproblemen. Rund jeder vierte Mittelständler kann den Angaben zufolge Liefertermine nicht einhalten, jeder zehnte muss sogar Aufträge ablehnen, weil es an Material fehlt. Die Folgen haben im August bereits die deutsche Exportwirtschaft erreicht. Erstmals seit Mai 2020 lieferten die Unternehmen

laut Destatis weniger ins Ausland als in einem Vormonat (minus 1,2 Prozent).

Es klappt eine große Lücke zwischen Neuaufträgen und inländischer Produktion. Bereits im Juli übertraf der Auftragseingang das Produktionsniveau um ein Viertel. Der Auftragsbestand ist seit Juni 2020 stetig gestiegen und erreichte im August 2021 den höchsten Stand seit Einführung der Statistik 2015. Viele Hersteller befürchten, dass die Engpässe bis ins nächste Jahr andauern. Damit rechnen die Deutsche-Bank-Analysten Eric Heymann und Jochen Möbert ebenfalls, „auch

wenn der Tiefpunkt in der Lieferkrise hinter uns liegen könnte“, analysieren sie. Ihre Wachstumsprognose für die deutsche Industrieproduktion 2021 haben sie von 8 auf 6 Prozent gesenkt; 2020 brach die Fertigung um 9,6 Prozent ein. Für 2022 erwarten sie ein Plus von 6 Prozent. Damit läge der Wert aber immer noch unter dem Rekordniveau von 2018. Ein schnelles Ende der Lieferengpässe erwartet auch der Mittelstand nicht. Nur 5 Prozent der betroffenen Unternehmen gehen laut KfW-Umfrage von einer Entspannung bis zum Jahresende aus.

Kostensteigerungen treiben das nominale Wachstum

Kennzahlen der Logistik in den wichtigsten Segmenten und ihr Einfluss auf die Entwicklung 2022
↑ deutlich zunehmend ↗ tendenziell zunehmend → stagnierend ↘ tendenziell abnehmend

Kennzahlen der Logistik	Automotive	Gebrauchsgüter	Industriegüter	Verbrauchsgüter	Entwicklung Logistik 2022
Transportkosten	↗	↑	↑	↑	↑
Personalkosten	↗	↗	↗	↗	↗
Warehousing-Kosten	↑	↗	↗	↗	↗
Bestandskosten	↑	↗	→	↗	↗
IT-Kosten	↗	↑	↑	↑	↑
Sendungsmengen bzw. Logistikaufträge	↗	↑	↗	→	↗
Sendungsgewicht	↗	↘	↘	→	↘
Logistikmargen	→	↗	→	↗	→
Summe	↗	↗	↗	↗	In Summe: +5,2 bis 5,8 % (nominal)

Quelle: Logistikweise

ANZEIGE

XXL TRANSlog
SERVICE
WITH
PASSION
+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de www.xxl-translog.de

Transportbarometer

LADUNG 79 % LADERAUM 21

Mehr Ladung im Markt

Auch wenn die Zahlen gegenüber dem Vorquartal saisonbedingt zurückgingen, bestätigt das dritte Quartal 2021 den Aufwärtstrend im Straßengüterverkehr. So weisen die kumulierten Daten des Timocom Transportbarometers aus 46 europäischen Ländern 51 Prozent mehr Frachtangebote aus als im dritten Quartal 2020. Im innerdeutschen Verkehr lag das Plus bei 47 Prozent. Im Vergleich zum dritten Quartal 2019 lagen die Zuwächse sogar bei 78 und 109 Prozent. In der Berichtswoche blieb das Verhältnis von Ladungs- zu Laderaumangeboten mit 79:21 unverändert. (la)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Land	Ladung (%)	Laderaum (%)
Deutschland	38	62
A	71	29
B	81	19
BG	47	53
CH	20	80
CZ	84	16
D	83	17
DK	45	55
E	17	83
F	56	44
GB	25	75
H	33	67
I	62	38
NL	81	19
PL	85	15
RUS	85	15

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

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS



Scan des QR-Codes zum Abruf des digitalen Lieferscheins im Wareneingang.

Digitaler Lieferschein kommt

Projekt von BVL, GS1 Germany und T-Systems: Erste Umsetzungen für 2022 angestrebt

Von Claudius Semmann

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL), die Standardisierungsorganisation GS1 und der IT-Dienstleister T-Systems haben einen digitalen Lieferschein entworfen und vier Wochen lang in der Praxis erprobt. Der Test habe die Nutzenvorteile und Praktikabilität der standardisierten Lösung bestätigt, wie die Kooperationspartner mitteilen. Die Ergebnisse wurden am 6. Oktober auf dem digitalen Symposium „Paperless Logistics“ vorgestellt.

Im nationalen Warenverkehr übernimmt der Lieferschein häufig die Funktion des Frachtbriefes, weil dieser nicht zwingend erforderlich ist. Versenden Unternehmen Produkte, stellen sie einen Lieferschein auf Papier aus, der die Lieferung bis zum Wareneingang begleitet. Er wird manuell weitergereicht und bearbeitet. Das ist zeitaufwendig und fehleranfällig. Der digitale Lieferschein soll diese Probleme bald beheben.

Bereits mehr als zwei Jahre tüfteln die BVL und GS1 daran, wie man den Lieferschein in der Konsumgüterindustrie ersetzen kann. Die Technik wurde nun vom 23. August bis zum 17. September bei 20 Händlern, Industrieunternehmen und Logistikern getestet. Mit eingebunden waren zum Beispiel die Konsumgüterhersteller Beiersdorf, Henkel und Eckes-Granini, Dienstleister wie Kühne + Nagel, DHL Freight, Baco Logistic und Dederich sowie als Empfänger vier Verteilzentren der Handelsketten DM, Rewe und Penny.

Rund 160 Nutzer haben in den vier Wochen 156 sogenannte Lieferscheine erstellt. Eine Mappe entspricht immer einem Transport eines Versenders über einen Spediteur an einen Empfänger. Sie kann dabei mehrere Lieferscheine enthalten. Letztlich konnten 228 Lieferscheine aus Papier eingespart werden.

Niedrige technische Hürden

Wegen des oft wechselnden Fahrpersonals musste eine Lösung her, die möglichst frei von technischen Hürden ist. So wurde auf den Einsatz einer App verzichtet. Der Fahrer muss sich weder anmelden noch etwas installieren. An solchen Apps seien bisher viele Projekte gescheitert, weil die Fahrer nicht bereit waren, diese zu installieren, sagt Oliver Püthe, Leiter des Projekts bei GS1 Germany. Zudem galt es, darauf zu verzichten, Lieferscheine auf mobilen Geräten zu speichern, damit sie nicht auf den privaten Telefonen der Fahrer landen.

ANZEIGE



Für den Test wurde eine zentrale Cloud-Umgebung verwendet. Der digitale Lieferschein wurde als Web-App in der Open Telekom Cloud nach europäischem Datenschutzrecht betrieben. „Perspektivisch ist uns klar, dass es bei solch einer zentralen Lösung nicht bleiben wird, sondern eine offene Infrastruktur entstehen muss“, sagt Püthe.

Und so funktioniert es: Jeder Beteiligte am Lieferprozess hat nach genau definierten Rechten Zugriff. Also nur Versender, Spediteur und Empfänger sehen die ihnen jeweils zugeordneten Lieferscheine. Zunächst hinterlegen die verladenden Unternehmen die Papiere digital. Damit das Dokument eindeutig der jeweiligen Lieferung zugeordnet werden kann, nutzen sie den GS1 Standard Global Document Type Identifier (GDTI). Beim Verladen scannt der Fahrer oder die Fahrerinnen

einen QR-Code mit der Smartphone-Kamera und erhält so einen zeitlich begrenzten Zugriff auf den digitalen Lieferschein in der Cloud. Dieser enthält ebenfalls einen QR-Code. Er wird bei Anlieferung vorgezeigt. Der Empfänger scannt den QR-Code vom Handy des Fahrers und bestätigt elektronisch den Erhalt der Ware. Damit lassen sich die nachfolgenden Schritte, wie Erstellung von Ablieferbeleg und Abrechnungen an Händler und Spediteur, direkt anstoßen. Optional können über das System auch Ladungsträger-Tauschvorgänge erfasst werden.

„Speditoren sparen sich den gesamten Aufwand der Dokumentation von Lieferscheinen - vom Einscannen übers Archivieren bis zur Auskunftspflicht“, sagt Püthe. Etwa zwei Drittel (68 Prozent) der von den Projektpartnern befragten Anwender würden die standardisierte Branchenlösung zur digitalen Abwicklung von Lieferscheinen gern weiter nutzen. Im Projektverlauf gefielen den Teilnehmenden besonders die kontaktlose Übergabe des Dokuments mit Hilfe des QR-Code-Scans, die digitale Unterschrift sowie die Einsparung des Lieferscheindrucks. Sie begrüßten zudem, dass die Qualität des Belegs nicht durch mehrere manuelle Durchläufe leidet. Zu den Vorteilen zählt ihrer Meinung nach auch die zeitnahe und vollständige Verfügbarkeit von Abliefernachweisen inklusive der gut lesbaren Informationen zu Anlieferdifferenzen.

Weiterentwicklung notwendig

Der Praxistest habe sehr gut funktioniert, „es gibt aber noch durchaus Handlungsbedarf und Möglichkeiten der Weiterentwicklung“, führt Ludger Vennewald aus. Er ist bei T-Systems zuständig für den Vertrieb in den Bereichen Mobilität und Logistik und engagiert sich im BVL-Themenkreis „Digitalisierung der Transportlogistik“. Eine Herausforderung besteht zum Beispiel noch darin, dass nicht alle Fahrer über ein Smartphone verfügen. „Damit müssen wir umgehen können“, merkt er an. Ein Offlinezugriff werde deshalb getestet. Weitere Themen sind das Ablegen beziehungsweise Hochladen des Lieferscheins als PDF auf

ANZEIGE

QCS Quick Cargo Service GmbH
International Logistics

FLY IT? QUICK IT.
LUFTFRACHT WELTWEIT

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

dem Computer im Wareneingang und die Archivierung. Zudem wurden bisher nur Komplettlösungen getestet, Stückgut wurde also nicht berücksichtigt. Und der Handel will die Lieferscheine über die Bestellnummer identifizieren. Hier sieht Vennewald aber mehrere Möglichkeiten. Als weitere Herausforderung nennt er die Nachtabholung. Das größte Thema seien letztlich aber die Schnittstellen, fügt er hinzu.

Weitere Pilotprojekte sind möglich und schon in der Abstimmung, sagt Püthe. Nach der Auswertung auch der mehr als 50 gesammelten Verbesserungsvorschläge wird der digitale Lieferschein weiterentwickelt. Zudem ist eine GS1-Anwendungsempfehlung in Planung. Bereits 2022 könnte es erste konkrete Anwendungen geben, wie es heißt.

„Der digitale Lieferschein ist ein wichtiger Baustein für durchgängig digitale Geschäftsprozesse in der Transportlogistik“, sagt Christian Grottemeier, Geschäftsführer der BVL. Künftig solle jeder Partner in der Lieferkette digital auf seine Lieferscheine zugreifen, sie kommentieren und mit einer Unterschrift quittieren können.

Unter dem Titel „Paperless Logistics - digital, nachhaltig und überraschend einfach“ wird Ludger Vennewald von T-Systems die Technik beim Deutschen Logistik-Kongress am 21. Oktober vorstellen. Die Teilnehmer vor Ort können am Ausstellungsstand von GS1 (direkt bei der BVL-Lounge) den Lieferschein zudem in Live-Demos erleben und Fragen mit dem Entwicklungsteam diskutieren. Die digitale Teilnahme an dem Kongress ist kostenfrei, bedarf aber einer Anmeldung. www.bvl.de/dlk

ANZEIGE

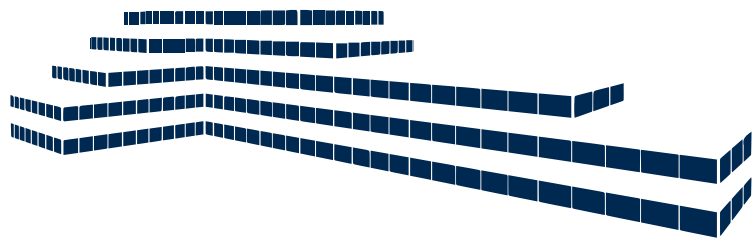
Modern, flexibel, verständlich

shipping'NET

VERSANDSOFTWARE

sales@ondot.at

ONDOT
SOFTWARE SOLUTIONS



Forwarding is our passion. Since 1879.

[ɪk'spiəriənst]

['dɛdɪkɛɪtɪd]

['kʌstəməɪzɪd]

['dɪdʒɪtɪl]

www.leschaco.com

ANZEIGE

XXL TRANSlog

**WE LIKE IT
HEAVY**

+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de www.xxl-translog.de

Neuer Investor für Gorillas

START-UP Der Dax-Konzern Delivery Hero ist beim Lieferservice Gorillas eingestiegen und hat sich für 235 Millionen US-Dollar einen Minderheitsanteil an dem Berliner Unternehmen gesichert. Damit hält die Lieferplattform nun 8 Prozent an Gorillas. Insgesamt konnte das Start-up laut Mitteilung der Investorengruppe rund 1 Milliarde Dollar einsammeln. Das ist die größte Finanzierungsrunde eines nicht börsennotierten Unternehmens in der europäischen Lieferservicebranche. In den Schlagzeilen war das Start-up zuletzt vor allem wegen des seit Monaten andauernden Streits um die Arbeitsbedingungen. (ab)

ANZEIGE

SPEDIFORT®

Schulen Sie die richtige Nutzung Ihres TMS mit Hilfe von individuellen Kursen.

www.spedifort.com

Containerplus bei Westhäfen

SEEHÄFEN Hamburgs Konkurrenzhäfen Antwerpen und Rotterdam haben in den ersten neun Monaten dieses Jahres beim Containerumschlag zugelegt. Antwerpen steigerte den Boxenverkehr um 2,3 Prozent gemessen in Tonnen (105,4 Millionen) und um 2,8 Prozent gemessen in TEU (9,1 Millionen). In Rotterdam kletterte das Aufkommen an Containern um 7,8 Prozent auf 11,5 Millionen TEU, während sich die Tonnage um 4 Prozent erhöhte. Der Gesamtumschlag lag mit 350 Millionen Tonnen 8,6 Prozent über dem Vergleichswert von 2020. In Antwerpen wurden 179 Millionen Tonnen umgeschlagen (Plus 4,8 Prozent). (jpn)



Angesichts fehlender Nachfolge in der Familie legt Wolfgang Stromps sein Unternehmen in die Hände seines langjährigen Partners.

Die Expertise zählt

Wechsel beim Großbritannien-Spezialisten **Spedition Stromps**: Wolfgang Stromps übergibt an Christoph Rochow

Von Tobias Bosse

Mehr als 50 Jahre hat Wolfgang Stromps das Familienunternehmen geführt, das sein Vater, Heinz Stromps, kurz vor dem Krieg mit lediglich acht Pferden und nur einem Drei-Tonner in Krefeld gründete. „Mein Vater kam damals nur mit einer Unterbuche aus dem Krieg zurück und stand wieder komplett am Anfang“, erinnert sich der heute 78-jährige, der nun in den Ruhestand geht.

In den Anfangsjahren habe die Spedition Stromps Güter der regionalen Textil- und Maschinenbauindustrie transportiert. Einer der ersten Kunden sei das Stahlunternehmen Krupp gewesen. Doch dann reaktivierte Stromps Senior Beziehungen nach Großbritannien, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg bestanden. Für den Transport von Chemikalien, Hydraulikpressen, Farben und Maschinen habe er selbst Trailer entwickelt, die den speziellen Anforderungen dieser Produkte gerecht wurden, und beförderte diese fortan über den Ärmelkanal nach Großbritannien. Auf dem Rückweg brachte er

Versorgungsgüter für die britische Rheinarmee nach Deutschland. Es sollte der Grundstein für das heutige Kerngeschäft der internationalen Spedition sein.

Seit den 70er Jahren liegt der Hauptfokus auf Großbritannien- und Irland-Verkehren. Das Transportangebot wurde sukzessive ergänzt; Erst folgten Kühltransporte, dann Automobilteile und sogar Offshore-Anlagen für die schottischen Inseln. Heute hat die Spedition unter anderem Niederlassungen und Partner in London, Bristol, Birmingham, Manchester, dem schottischen Aberdeen sowie im irischen Dublin.

„Großbritannien macht heute 90 Prozent unseres Geschäfts aus“, sagt Stromps und ergänzt, dass es immer auf und ab gegangen sei. Zuletzt habe es aber noch mal einen richtigen Aufschwung gegeben. So sei 2019 das beste Geschäftsjahr der zurückliegenden 20 Jahre gewesen. Ein Grund dafür sieht Stromps in dem Brexit-bedingten Rückzug der großen Spediteure aus Großbritannien.

Darüber hinaus habe sein Unternehmen besondere Expertise bei allem, was „groß und lang“ ist. „Da sind wir besser als Dachser & Co.“, meint der scheidende Unternehmenschef.

Und auch mit dem Teilladungsgeschäft habe er eine Nische gefunden, in der sich die Spedition in den vergangenen 20 bis 30 Jahren etabliert habe. „Bei den Preisen für Komplettladungen konnten wir einfach nicht mithalten mit den Big Playern“, räumt er ein. Deshalb konzentrierte er sich auf die oft stiefmütterlich behandelten Teilladungen.

Auf die Frage, ob er vor dem Hintergrund des Brexits auch darüber nachgedacht habe, sich aus Großbritannien zurückzuziehen, entgegnet Stromps mit einem Augenzwinkern: „Wir können doch nichts anderes als Großbritannien.“ Zudem zahle sich Erfahrung aus - sofern es preislich keine großen Unterschiede gebe. Das sei ein großer Vorteil gegenüber Wettbewerbern - insbesondere jetzt, wo alles noch sehr chaotisch laufe.

Stromps hatte vor dem Brexit circa 250 Kunden in Großbritannien, von

Sieht nach dem Brexit noch großen Beratungsbedarf: Christoph Rochow.



denen 150 regelmäßig beliefert wurden. Seither ist diese Zahl um 20 Prozent gesunken, „weil sie schlicht keine Lust mehr auf die aufwendige Verzollung und extra Arbeit hatten“, erklärt Stromps. Generell sei der Markt der Großbritannien-Verkehre um rund 25 Prozent rückläufig.

Diese Entwicklung werde anhalten, meint er. Denn es würden sich immer mehr Kunden auf dem Kontinent niederlassen statt auf der Insel. Gleiches gelte für Transportunternehmen. Das wirke sich natürlich auch auf den Preis aus. „Ich glaube, dass das noch deutlich schlimmer wird, weil die Preise ob des zunehmenden Fahrermangels immer mehr steigen werden.“

Wolfgang Stromps selbst wird sich aber wohl nicht mehr den Kopf darüber zerbrechen müssen. Am 1. September ist die rheinische Frohnatur aus dem operativen Geschäft des Unternehmens ausgeschieden und hat die Verantwortung an den langjährigen Partner und geschäftsführenden Gesellschafter Christoph Rochow übergeben. Dieser wird auch alle weiteren Anteile an der Spedition Stromps nach und nach übernehmen. Seine Kinder, so Stromps, hätten kein Interesse an einer Nachfolge gehabt, sondern sich für einen anderen Weg entschieden. Er nimmt es ihnen nicht übel. Ganz im Gegenteil. „Weder ich noch mein Vater waren traurig, dass meine Kinder das Familienunternehmen nicht weiterführen wollten. Sie sollen ihre Talente nutzen, wie es ihnen beliebt.“

Die Krefelder sehen sich auch künftig als Spezialist für Großbritannien- und Irland-Verkehre. Im Schwerpunkt betreibt Stromps unbegleitete Verkehre mit Standard- und Spezialaufliegern. Hierdurch bleiben die Zugmaschinen und Fahrer im jeweiligen Land beidseits des Ärmelkanals. Über Mehrschichtbetrieb von Zugmaschinen können Fahrer standortnah beschäftigt werden und kehren so häufiger nach Hause zurück. „Dies ist im schärfer werdenden Marktumfeld hinsichtlich attraktiver Arbeitsplatzgestaltung von Vorteil“, sagt Rochow.

Der Beratungsbedarf im Kerngeschäftsfeld sei auch mehr als neun Monate nach der Trennung Großbritanniens von der EU enorm hoch, und man komme den Anfragen auch von Neukunden kaum nach, berichtet der neue Stromps-Chef. Somit sei sogar ein Ausbau der bisherigen Tätigkeiten geplant.

ANZEIGE

Adecco Business Solutions Logistik

Ressourcenproblem? Mit uns nicht!

Unsere Passion: Maßgeschneiderte Lösungen für die Kontraktlogistik.

Unsere Mission: Strategischer Partner unserer Kunden für logistische Lösungen.

Sie fragen sich: Wie viel Zeit investieren wir in logistische Themen, die nicht unser Kerngeschäft sind?

Wir liefern die Lösung! Sprechen Sie uns an.

www.abs-group.de • sales@abs-group.de

Adecco Business Solutions GmbH
Ein Unternehmen der The Adecco Group Germany



Der Trailer wird in einen R2L-Korb rangiert. Die wannenförmige Umschlaghilfe sorgt für die nötige Stabilität, so dass der Auflieger auch vertikal auf einen Waggon umsteigen kann.

Der Markt scheint reif für den Korb

VTG und Vega wollen mit der R2L-Technik **nicht kranbare Trailer** auf die Schiene bringen. Das Angebot trifft offenbar einen Nerv: Die Nachfrage ist ausgesprochen hoch.

Von Heinrich Klotz

Wie lassen sich nicht kranbare Trailer am besten in den Kombinierten Verkehr einbinden? Immer mehr Kunden in Europa beantworten diese Frage offenbar mit „R2L“: Die technische Lösung, erst im Frühsommer in einer Kooperation des Bahnlogistikers VTG und des österreichischen Fahrzeuglogistikers Vega in den Markt gebracht, findet Anklang: „Wir generieren einen erfreulichen Umsatz“, sagt Marc Hunziker, der die Vermarktung bei VTG steuert. Und das scheint noch untertrieben.

Soll ein nicht kranbarer Trailer in einem konventionellen Umschlagterminal verladen werden, wird er dort in eine Umschlaghilfe, den R2L-Korb, hineingezogen. Dabei werden die Räder automatisch zentriert. Damit der Königszapfen für die Aufnahme in der entsprechenden Platte richtig steht, bekommen die Terminal-Zugfahrzeuge eine lasergestützte Messtechnik installiert, die dem Fahrer anzeigt, wo genau er anzuhalten hat. Der Kran kann dann den Korb mitsamt Trailer auf den Waggon umsetzen.

Wer die Körbe nutzen will, muss sich in der Regel für mindestens ein Jahr vertraglich festlegen. Hunziker: „Wir drängen normalerweise nicht auf längere Bindungsfristen, sondern vertrauen darauf, dass die positiven Erfahrungen mit dem System für eine Verlängerung der Zusammenarbeit sorgen.“

Flexibles Vermarktungsmodell

Für die Vermarktung bietet VTG unterschiedliche Modelle an. Ein

komplexeres: Der Kunde mietet Taschenwagen und Körbe nach Bedarf und vergibt dann die Traktion gleich an die VTG-Tochter Retrack. Dieses Modell hat der niederländische Logistiker GVT für seine Verbindung zwischen Tilburg und Stettin gewählt. Hunziker: „Gerade haben wir an GVT weitere vier Körbe geliefert.“

Auch die Litauische Güterbahn LTG Cargo nutzt diese Angebotsform. Seit dem 1. August zieht Re-

track drei wöchentliche Rundlaufzüge zwischen Tilburg und Kaunas in Litauen - eine Strecke von rund 1.600 Kilometern. Zwei Wagensets von VTG und 44 R2L-Körbe sind da unterwegs, und VTG übernimmt auch die Servicebegleitung des vermieteten Equipments. Im nächsten Jahr soll ein drittes Wagenset mit 36 Körben hinzukommen, sagt Hunziker - „als Basis für einen vierten und fünften Umlauf“.

„Lucky punch“ in Italien

Besonders gefreut hat sich Hunziker über einen großen Auftrag aus Italien. Dort vermietet VTG Waggons an den Intermodallogistiker Lotras, der eine Verbindung zwischen dem Großraum Forlì und Pavia nördlich

von San Marino und der Region Bari startet. Im Einsatz sind drei T3000-Wagensets mit 80 Körben - „mehr ist angekündigt für 2022“. Für den italienischen Markt erwartet Hunziker in den kommenden drei Jahren einen Bedarf von 600 bis 700 zusätzlichen Wagen und etwa 1.000 Körben.

Aktuell hat VTG 175 Körbe im Einsatz, bis Ende Februar sollen 150 hinzukommen, davon sind schon 130 fest eingeplant. „Über ein weiteres Beschaffungsprogramm beraten wir gerade“, sagt Hunziker - da gehe es um ein Volumen von bis zu 300 weiteren R2L-Körben. Etliche davon sollen auch für TWIN-Wagen ausgelegt sein - bisher sind nur Körbe für die gängigen T3000-Wagen im Einsatz. Die TWIN-Version wird gerade bei Green Cargo in Schweden mit zwei Prototypen getestet. Und: VTG wird ab Februar kommenden Jahres 200 weitere T3000-Wagen einstellen - fast alle sind schon vermietet.

In der Praxis hat sich die R2L-Technik bisher bestens bewährt. „Wir haben noch keine einzige Schadensmeldung bekommen“, freut sich Hunziker. Allerdings nehmen sich VTG und Vega vor dem Einsatz in neuen Terminals auch immer viel Zeit, das Personal zu schulen und an die neue Technik zu gewöhnen.

Hohe Nachfrage aus Spanien

Eine besonders starke Nachfrage erwartet Hunziker aus Spanien. Dort gebe es kaum Intermodalangebote für nicht kranbares Equipment. Er rechnet deshalb für die nächsten drei Jahre mit einem Bedarf von rund 1.000 Waggons und etwa 3.000 Körben und will 2022 mit Retrack auch als Bahnunternehmen auf diesem Markt aktiv werden. „Das sind gewaltige Zahlen“, hat Hunziker selbst ein wenig Respekt. Aber: VTG habe den nötigen Hintergrund, „um das nachfrage- und marktgerecht auf die Beine stellen zu können“.

Noch kein Operatorsgeschäft

Von all den Vorhaben, die VTG und Vega im Frühsommer ankündigten, steht lediglich eines noch auf „Hold“: selbst als Operateur in die Vermarktung von Zügen mit R2L-Technik zu gehen. Hunziker hatte allerdings schon damals eingeschränkt, nur dann in dieses Geschäft einsteigen zu wollen, wenn der Absatz der neuen Technik nicht zufriedenstelle. Danach sieht es im Moment freilich nicht aus.

Noch ist zudem eine Kooperation mit den großen Operateuren im kontinentalen Kombinierten Verkehr

denkbar, die ihr Geschäft auf kranbares Equipment ausgerichtet haben. Aber selbst wenn nicht: „Das gäbe uns doch eine Daseinsberechtigung als vielleicht auch aktiver Operateur mit unserer Lösung. Beide Techniken ergänzen sich unter der erklärten Prämisse, Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen.“

ANZEIGE

SAMEDAYLOGISTICS

The Experts in Emergency Logistics

Air Charter?

OBC | FLEX | AIR CHARTER

Bolloré verkauft Afrika-Geschäft

MEDIENBERICHT Der französische Bolloré-Konzern will seine Logistik in Afrika komplett verkaufen und hat bereits die Bank Morgan Stanley mit der Suche nach Kaufinteressenten beauftragt. Das berichtete die französische Tageszeitung „Le Monde“ am Wochenende. Erste Kandidaten für die Übernahme sollen die Reedereigruppen CMA CGM und Maersk sein, im Gespräch seien aber auch Dubai Ports World und die chinesische Gruppe Cosco Shipping. Der Kaufpreis wird auf 2 bis 3 Milliarden Euro geschätzt.

Die Konzerntochter Bolloré Africa Logistics setzte mit 20.800 Mitarbeitern in 47 Ländern 2020 rund 2,1 Milliarden Euro um. Als wahrscheinliches Verkaufsmotiv nennt „Le Monde“ Probleme mit der Justiz in mehreren afrikanischen Ländern und auch in Frankreich. Dem Konzern wird vorgeworfen, hohe Beamte und Politiker bis hin zu Präsidenten bestochen zu haben, um sich bei der Ausschreibung von Konzessionen den Zuschlag zu sichern. (kls/kl)

ANZEIGE

Mitglied der BPW Gruppe

CONNECTING ALL ROAD TRANSPORT

All in One Telematik-Lösung für Truck und Trailer – vertrauen Sie Europas Nr. 1 mit mehr als 20 Jahren Erfahrung

NEU

TELEMATIK FÜR ALLE

TC Trailer Gateway Familie

Vernetzen Sie Fracht, Fahrer und Fahrzeuge mit einer einzigen Lösung – unglaublich einfach und verblüffend vielseitig. Wir beraten Sie und digitalisieren Ihre Transport- und Logistikprozesse nach branchenspezifischen Anforderungen. Sprechen Sie mit unseren Experten.

idemtelematics.com +49 89 72013670

idem telematics

Fahrerlöhne liegen unter Durchschnitt

ANALYSE Trotz des Mangels an qualifizierten Lkw-Fahrern liegen deren Bruttolöhne noch deutlich unter denen vergleichbarer Berufsgruppen in der Wirtschaft. Laut dem Statistischen Bundesamt (Destatis) erhielten Fachkräfte im Gütertransport, die Vollzeit arbeiteten, durchschnittlich 14,21 Euro die Stunde. Angelernte Kräfte, also beispielsweise Lkw-Fahrende ohne entsprechenden Ausbildungsabschluss, erhielten im Schnitt 12,91 Euro. Zum Vergleich: In der Wirtschaft insgesamt lag der durchschnittliche Stundenverdienst für Fachkräfte bei 19,97 Euro brutto, für Angelernte bei 16,02 Euro.

Auf den Monat gesehen ergibt das einen Durchschnittsverdienst für ausgebildete Berufskraftfahrerinnen und -fahrer von 2.623 Euro brutto - das waren gut 660 Euro weniger, als Beschäftigte mit einer vergleichbaren Ausbildung und Berufserfahrung in der Wirtschaft insgesamt verdienten (3.286 Euro). Angelernte Kräfte verdienten durchschnittlich 2.313 Euro brutto im Monat. In der Wirtschaft insgesamt lag der Durchschnittsverdienst für diese Leistungsgruppe fast 300 Euro höher (2.611 Euro monatlich).

Die Bundesagentur für Arbeit hat 2020 in Deutschland 937.000 Fachkräfte im Bereich Fahrzeugführung erfasst, inklusive Bus- und Kurierfahrer. Das waren etwa 1 Prozent weniger als im Vorjahr. Diese Berufe werden fast ausschließlich von Männern ausgeübt (Anteil 94 Prozent), von denen ein Drittel (33 Prozent) mindestens 55 Jahre alt war. Demgegenüber ist die Zahl der Neueinsteiger unter 25 Jahren recht gering: Sie machten mit 33.400 nur knapp 4 Prozent aus. (dpa/ben)

LBT sieht Green Pass kritisch

Bayerische Transportunternehmer bemängeln Ausweitung der Corona-Regeln in Italien

Von Amelie Bauer

Nach der Ausweitung der Corona-Pass-Pflicht auf die Arbeitswelt in Italien ist es wie zuvor befürchtet zu einer Blockade von Hafenarbeitern und Aktivisten im Hafen von Triest gekommen. Polizeibeamte mit Helmen und Schutzschilden stellten sich am Montagmorgen vor dem Durchgang Nummer vier des Hafens auf, wie die Nachrichtenagentur Ansa berichtete und wie Fotos und Videos in den sozialen Netzwerken zeigen. Es kam zu Rangeleien mit den Ordnungskräften. Auch Wasserwerfer und Tränengas wurden eingesetzt. Ungefähr 2.000 Demonstranten versammelten sich laut Ansa anschließend auf dem Hauptplatz in Triests Innenstadt.

Hafenarbeiter und Aktivisten hatten bereits seit Tagen gegen die Anwendung des sogenannten Grünen Passes - ein Corona-Pass mit ausdrückbaren oder digitalen Nachweisen einer Corona-Impfung, eines negativen Tests oder einer Genesung von der Krankheit - demonstriert und mit einer Blockade gedroht. Zugleich wuchs die Sorge vor Konsequenzen für die Wirtschaft. Die Regierung von Ministerpräsident Mario Draghi hatte beschlossen, dass das Zertifikat ab dem vergangenen Freitag (15. Oktober) notwendig sei, um zur Arbeit gehen zu dürfen.

Europäische Lieferketten belastet

Der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) kritisiert die Einführung der Green-Pass-Regelung in Italien



Die Ausweitung der Corona-Pass-Pflicht auf die Arbeitswelt hat zu einer Blockade von Hafenarbeitern und Aktivisten im Hafen von Triest und infolgedessen auch zu Auseinandersetzungen mit der Polizei geführt.

scharf: Die App für den Grünen Pass sei nicht kompatibel, um beispielsweise deutsche Corona-Testergebnisse hochzuladen und mit den geforderten QR-Codes zu versehen. „Die Technik ist nicht ausgereift“, bemängelt der Branchenverband. Zusätzlich seien viele osteuropäische Fahrer mit dem Sputnik-Impfstoff geimpft, der in der EU und damit in Italien nicht anerkannt werde. Auch fehlen geeignete Teststationen, die mit dem Lkw angefahren werden können.

„Ganz allgemein müssen wir feststellen, dass aufgrund diverser Faktoren bereits jetzt Laderaumknappheit und eine erhebliche Belastung der Lieferketten in Europa bestehen“, resümiert der LBT. „Die EU-Staaten sollten deshalb gerade in der aktuellen Situation alles unterlassen, was die Situation noch zusätzlich erschweren könnte. Das Transportgewerbe hat in den letzten fast zwei Jahren Corona bewiesen, dass es höchst verantwortungsvoll im Sinne von Wirtschaft

und Verbrauchern agiert. Wir benötigen nicht noch mal zusätzliche bürokratische Hürden“, so der Appell an die Politik.

Die Logistikbranche warnte bereits vor der Blockade im Hafen von Triest vor Lieferproblemen und leeren Verkaufsregalen. Viele Fahrer seien aus dem Ausland und hätten den Grünen Pass nicht, weil sie nicht geimpft seien oder die Impfung aus ihren Heimatländern nicht anerkannt werde, kritisierte auch der italienische Logistikverband Fiap.

Geschäftsverbindungen

Immobilien // R+P JANI //

Standort für LKW-Spedition zu vermieten

Horster Dreieck / Hamburger Süden

Halle ca. 174 m²
mit Büro ca. 53 m²
7 LKW-Plätze
Tankstelle u. LKW Werkstatt vorhanden

Tel.: 0172 / 92 95 324
www.ppjani.eu

BI-LOG Warenhotel bietet Ihnen alle Dienstleistungs-Komponenten rund um die moderne Logistik.

Von Palettenstellplätzen bis hin zu komplexen Dienstleistungen!

Ob 100, 1.000 oder mehr Paletten....
In unserem Hochregallager finden Ihre Waren immer Platz!
Zentrale Lage zur A70, A73 und A9.

Kontaktieren Sie uns unter:
info@bilog-warenhotel.de oder + 49 951 6050-201

GRÜRMANN

Wir verleihen Firmenübernahmen
die entscheidende Sachkompetenz

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

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

Stellengesuche

Erfahrener, unternehmerisch denkender **Speditions-Profi** Sped.-Kfm., Betriebswirt, **langjährige Führungskraft** in NL und GF, sucht neue Herausforderung in NRW, Niedersachsen und Norddeutschland. Kundenstamm vorhanden. Angebote bitte unter **Chiffre 0032** an die DVZ oder **chiffre@dvz.de**.

Brot zum Leben...
das ist die Achtung der Menschenwürde
www.brot-fuer-die-welt.de

ANZEIGE

PLATFORM DAY

Interaktion und Integration über Plattformen

2. November 2021

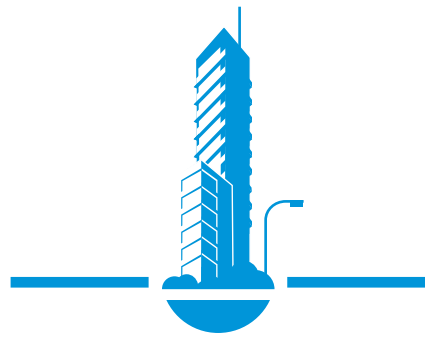
DIGITAL IM WEBINAR-CENTER

Unterstützt von:

Veranstalter:

Programm und Anmeldung unter www.dvvmedia-webinar.com/platform21

BLUE ROCKET
DVZ



Innovationsschub Quick-Commerce

Mit dem Anstieg des E-Commerce wächst der Anspruch auf Geschwindigkeit und Flexibilität. Das stellt die Citylogistik vor neue Herausforderungen, bringt aber auch Chancen mit sich.

Von Matthias Friese

Geschwindigkeit und Flexibilität werden in der heutigen Konsumgesellschaft immer wichtiger. Lange Lieferzeiten sorgen für Unmut bei Verbrauchern, verringern deren Loyalität und setzen die Branche verstärkt unter Druck. Lieferungen innerhalb von zehn Minuten bis an die Haustür gehören in urbanen Gebieten mittlerweile zum Standard. Das verändert auch den Fokus für Handel und Logistik. Doch lösen neue Quick-Commerce-Modelle die Probleme auf der letzten Meile, oder schaffen sie eher neue?

Die Corona-Pandemie hat das Bestellverhalten nachhaltig verändert. Lieferdienste wie Gorillas, Flink und Getir lassen große Supermarktketten in Sachen Geschwindigkeit hinter sich. Während Verbraucher zuvor für kleine Spontaneinkäufe lieber den örtlichen Supermarkt aufgesucht haben, anstatt zwei Tage vorab bei einem der großen Einzelhandelsketten zu bestellen, besteht nun die Möglichkeit, bequem per App zu ordern.

Doch auf Hype folgt Ernüchterung: Zunehmend werden die logistischen Herausforderungen des Geschäftsmodells sichtbar - von operativen Gewinnen ganz zu schweigen. Die Finanzierung durch Risikokapital kompensiert Verluste nicht ewig. Auch Exit-Optionen werden bei Bewertungen im Milliardenbereich immer schwieriger. Auf Arbeitnehmer wie Konsumentenseite wächst zudem das Bewusstsein für niedrige Gehälter und schlechte Arbeitsbedingungen.

Quick-Commerce als Innovation

Klar ist aber auch: Quick-Commerce ist eine logistische Innovation. Dabei sind sowohl Mikrodepots, also kleine, lokale Lager (auch Dark Stores genannt), an welchen die Bestellungen abgewickelt werden, als auch Fahrräder auf der letzten Meile keine neue Erfindung. Doch die Kombination von Konsumentennähe, flexiblen Auslieferungsmöglichkeiten und digitaler Kundenbindung ermöglicht ein neues Kundenversprechen, das auch umweltschonend daherkommen kann. In der aktuellen Form wurde das Konzept vor Beginn der Pandemie bisher nie marktreif umgesetzt. Jetzt stimmt das Momentum. Und trotzdem bestehen auch heute noch Herausforderungen. In guten Lagen innerhalb der Städte sind die Standorte für solche Lager heiß begehrt. Bei gleichzeitig hoher Bevölkerungsdichte sind nicht alle Anwohner mit den Depots und den davor wartenden Fahrern einverstanden.

Alternative Lösungsansätze

Eine andere Idee sind autonome Lieferfahrzeuge. Kürzlich führte der Restaurant-Lieferdienst DiscoEat einen autonomen Roboter für die Lieferung von Burgern in Berlin-Mitte ein. Dieser muss allerdings weiterhin von einer Person begleitet werden



Spontan und bequem per App bestellen und Lebensmittel sofort an die Haustür liefern lassen - die neuen Quick-Commerce-Modelle verändern das Konsumverhalten und die Innenstadtlogistik. Doch wie nachhaltig ist diese Veränderung?



FOTOS: DPA/REUTERS/CHRISTIAN MANG; GORILLAS; DPA/WINFRID ROTHERMEL

und wäre im überfüllten zentralen Raum vermutlich schnell überlastet. Das bietet zurzeit noch keinen Mehrwert für die innerstädtische Logistik. Drohnenlieferungen, die bislang in kleinen Teilbereichen wie medizinischen Transporten zur Anwendung kommen, schaffen es möglicherweise nie über die administrativen Barrieren und baulichen Gegebenheiten unserer Innenstädte hinaus. Die beispielsweise von Amazon so häufig versprochenen Drohnen haben sich bisher aufgrund der Regulierungen im städtischen Luftraum nicht durchsetzen können.

Eine Alternative ist die Nutzung stillgelegter Schienennetze, das

könnte vor allem im ländlichen Bereich Potenzial besitzen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass eine Revitalisierung des Bahnnetzes mit einem hohen Investitionsbedarf einhergeht, der aber bei mittelfristig steigenden CO₂-Preisen teilweise kompensiert werden dürfte.

Die Lieferkonzepte aus dem Quick-Commerce-Bereich bieten in der heutigen Zeit einige Chancen. Gleichzeitig können die aktuellen Geschäftsmodelle erst dann eigenständig und nachhaltig werden, wenn sie auch den Weg zur Profitabilität aufzeigen können. Dennoch können durch Wagniskapital finan-

zierte Last-Mile-Start-ups durchaus vorübergehend defizitär sein. Denn ihr teuer erkaufter Kundenzugang, die Daten und die geschaffene Infrastruktur können sie zu attraktiven Akquise-Kandidaten für strategische Käufer machen. Logistikdienstleister sollten mehr Experimentierfreude wagen und sich von den Versuchen der Logistik-Start-ups inspirieren lassen. Andernfalls laufen sie Gefahr, vom nächsten wachstumsstarken Jungunternehmen verdrängt zu werden. (fho)

Matthias Friese ist Managing Partner bei Xpress Ventures

Nano-Lager als Lösung für die Innenstadt

Insbesondere neue Lieferdienste profitieren

CITYLOGISTIK Es geht noch kleiner als ein Mikrohub. Oder zumindest effizienter und voll automatisiert. Das will das Start-up Noyes Technologies zeigen. Die zwei Gründer, Marco Prüglmeier und Aaron Spiegelburg aus München, haben das nach eigenen Angaben erste Nano-Lagersystem auf den Markt gebracht. Insbesondere Ad-hoc-Lebensmittel-Lieferdienste wie beispielsweise Flink oder Gorillas sollen davon profitieren.

Für die kleinste Variante des voll automatisierten Lagers werden nur circa 20 Quadratmeter benötigt. Und dennoch könne dort laut Noyes das gesamte Supermarkt-Sortiment untergebracht werden. Denn das Lager ist ein Würfel mit vielen Schubladen, die von außen gar nicht zugänglich sind. Stattdessen soll ein Roboter im Inneren die Waren zusammenstellen und für den (menschlichen) Lieferdienst in einem Ausgabefach bereitstellen.

Die Schubladen haben Standardgrößen, erklärt Spiegelburg. Immer einen Bruchteil einer Palette. Die größte Fläche betrage derzeit 40 mal 60 Zentimeter. Allerdings könne das Start-up die Größen und auch die Höhen der Schubladen anpassen, um die Kartontage eines jeden Geschäftskunden zu akkommodieren.

Die Idee kommt an. Noyes konnte bereits die ersten drei Kunden gewinnen, alle im Bereich der Schnelllieferdienste. Laut Spiegelburg werde eines der Projekte in Deutschland realisiert, die anderen beiden im europäischen Raum. Im Januar sollen die Pilotprojekte an den Start gehen. Die Namen der Partner wurden bislang noch nicht kommuniziert.

Zudem konnte Noyes im Sommer eine Seed-Investition in Höhe von 3,8 Millionen Dollar bekanntgeben. Vsquared Ventures sowie 468 Capital und die Abacon Capital haben in das junge Unternehmen investiert.

Bislang handelt es sich bei dem Nano-Lager um eine stationäre Lösung. Spiegelburg erklärt, dass die Noyes-Lösung aber auch in einen Container oder eine Wechselbrücke eines Lkw integriert werden könne. Dann wäre das Lager auch als mobiles Hub einsetzbar.

Laut Noyes könnte das würfelförmige Lager zudem als Paketstation für KEP-Dienste oder als Gepäckfach beispielsweise an Bahnhöfen eingesetzt werden. Ein weiterer Anwendungsbereich sei die Intralogistik, etwa für die Bereitstellung von Ersatzteilen. (wes)

Unterstützt von



Sponsoren



in Kooperation mit



Die Serie Metropolitan Logistic der DVZ stellt Trends und Entwicklungen vor, die künftig die Versorgungskonzepte der Ballungsräume verändern werden.
www.metropolitanlogistic.de

Achterbahnfahren inklusive

Tanja Rosendahl ist Geschäftsführerin von F-Log Ventures und hat neben neuen Geschäftsideen auch immer das dahinterstehende Team im Blick

Von **Claudia Behrend**

Wenn es nicht mehr reicht, eine gute Idee zu haben, sondern es um die Finanzierung geht, kommt Tanja Rosendahl ins Spiel. Zumindest dann, wenn es sich um Start-ups mit Bezug zur Logistik handelt. Unter der Leitung von Andreas Pott von der Fiege-Gruppe kümmert sich die 43-Jährige als Geschäftsführerin von F-Log Ventures gemeinsam mit ihrem Partner Tim Godelj und zwei Kollegen um die Auswahl von jungen Unternehmen für den 2019 ins Leben gerufenen Fonds.

Als sich das Familienunternehmen Fiege aus Greven vor zwei Jahren die Frage stellte, wie man sich zukunftsorientiert aufstellt, sei die Idee entstanden, als Ankerinvestor in Start-ups zu investieren, erzählt Rosendahl. Die Herausforderung: „Bei Fiege gab es viel Know-how hinsichtlich der Corporate-Finanzierung, aber keins, einen Venture Capital Fonds aufzulegen“, so die Geschäftsführerin.

Genau diese Erfahrung konnte die Münsterländerin vorweisen: „Ich hatte bereits einen anderen Venture Capital Fonds aufgelegt.“ Rosendahl leitete nach ihrer Ausbildung zur Bankkauffrau und ihrem dualen Wirtschaftsstudium unter anderem das Team Tech & Digital des NRW Bank Venture Fonds und verantwortete die Finanzierungsstufen Seed und Series A-Investments in diesem Bereich. Gleichzeitig baute sie den Gründerfonds Ruhr mit auf und übernahm dort bis 2017 die Geschäftsführung.

Verantwortung für Fondsstruktur

Als sie bei Fiege einstieg, sei die Strategie bereits ausgearbeitet gewesen, es habe aber noch keine klare Fondsstruktur gegeben. Ab Dezember 2019 baute die Geschäftsführerin dann F-Log Ventures als unabhängigen Venture Capital Fonds mit Schwerpunkt auf LogTech auf. Start-ups werden hier im Rahmen von Seed- und Series-A-Finanzierungsrunden mit Kapital ausgestattet, mit logistischem Know-how aus dem eigenen Industriennetzwerk unterstützt oder erhalten Zugang zum Ankerinvestor Fiege Logistik. Für Investments steht ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag zur Verfügung.

„Richtig gestartet sind wir dann Anfang dieses Jahres“, erzählt Rosendahl. Das erste Investment war Talpasolutions, das vor allem im Mining tätig ist. „Wir fanden die Big-Data-Analyse als Technologie auch für die Logistik sehr spannend - und nun gibt es hier bereits ein erstes Projekt.“ Als Nächstes stieg F-Log bei Smartlane ein, das darauf abzielt, mit Hilfe von KI-basierter Software die Transporte



„Eine schlechte Idee und ein gutes Team sind besser als eine gute Idee und ein schlechtes Team.“

von Logistikunternehmen effizienter zu gestalten. Insgesamt sind innerhalb der Investitionsphase von fünf Jahren etwa drei bis fünf Investments per annum geplant.

„In welches Unternehmen investiert wird, entscheidet bei uns

einstimmig das Investmentkomitee, das heißt wir als Fondsmanagement und Vertreter des Vorstands von Fiege“, erläutert Rosendahl. „Das können grundsätzlich auch Unternehmen sein, die in Konkurrenz zum Kerngeschäft von Fiege stehen.“

Derzeit sei es eher ein Markt für Gründer, so dass sich diejenigen mit guten Geschäftsideen die Investoren fast aussuchen könnten. „Auch deshalb war es wichtig, dass wir uns klar positionieren“, unterstreicht die Geschäftsführerin. „Mit unserer Konzentration auf die Logistik haben wir einen guten Wettbewerbsvorteil, da es nicht viele ausschließlich darauf spezialisierte Risikokapital-Investoren gibt.“ Für

F-Log sei es gerade ebenfalls eine gute Zeit, da im Logistikmarkt viel in Bewegung sei: „Die Pandemie hat das verstärkt, insbesondere bei der Digitalisierung“, betont Rosendahl. „Auch die Optimierung der Supply Chain, Nachhaltigkeit und Last Mile sind Riesenthemen im Markt.“

Gutes Gespür für Gründungsteams

Besonders in der frühen Phase käme es neben den Inhalten entscheidend auf die Menschen hinter der Idee an: „Eine schlechte Idee und ein gutes Team sind besser als eine gute Idee und ein schlechtes Team“, findet die Geschäftsführerin. „Ich spüre meistens nach dem zweiten Gespräch, wie sehr die Leute wirklich für ihre Idee brennen und wie tief sie in ihren Themen drinstecken.“

Für Rosendahl selbst fängt die Arbeit allerdings erst richtig an, wenn es um die Strategie geht: „Personalfragen, Differenzen der Gründer oder Liquidität; ich habe quasi jeden Tag ein neues Thema.“ Irgendein Problem gebe es bei einem der beiden Investments oder den zwölf Beteiligungen immer, was auch ihre handschriftliche dreispaltige To-do-Liste erklärt. „Vieles passiert sehr kurzfristig, oft ist großer Alarm“, schmunzelt Rosendahl. „Aber zu meinem Job gehört diese ständige Achterbahnfahrt dazu, und es besteht natürlich auch immer das Risiko, dass das Geschäftsmodell langfristig nicht tragfähig genug ist.“ Genau das sei allerdings auch das Spannende: Immer wieder gebe es neue Themen.

Rosendahls Arbeitstag ist geprägt von unzähligen Gesprächen mit den Unternehmen aus dem Portfolio, mit Start-ups und mit anderen Risikokapitalgebern, aber auch vielen administrativen Tätigkeiten wie dem Lesen von Gesellschaftsbeschlüssen und Vertragsdokumenten. Gefragt ist Flexibilität: „Etwa ein Drittel meines Arbeitstages ist planbar, der Rest ist es nicht“, erläutert die Geschäftsführerin.

Unternehmungslustig ist sie auch privat: Am Feierabend trifft sie sich gern mit Freunden zum Grillen, steigt aufs Motorrad und ist mit Crossfit sportlich aktiv. An einem perfekten Wochenende fährt sie bei gutem Wetter mit dem Cabrio und trinkt abends ein Glas Wein in der Düsseldorfer Altstadt.

Allerdings schwimme in ihrem Job teils Privates und Berufliches, erzählt Rosendahl. Beruflich ist nicht auszuschließen, dass sie noch einmal die Seite wechselt. Das sei gar nicht so ungewöhnlich: „Einige Investment Manager haben als Risikokapitalgeber angefangen - und später dann noch selbst gegründet.“ Noch habe sie nur keine gute Idee gehabt. Anders als bei anderen dürfte bei ihr jedoch eine gute Idee reichen. Denn wie man die dann finanziert, weiß sie ja. (fho)

Köpfe

APM Terminals: Rashidbeigi leitet Entkarbonisierung

Der Hafenbetreiber APM Terminals schafft in der Unternehmenszentrale eine neue Stelle, um den kohlenstoff-neutralen Betrieb voranzubringen. Besetzt wird die Position des Leiters Dekarbonisierung am 1. November mit Sahar Rashidbeigi, einer Unternehmensberaterin mit den Schwerpunkten Energiewende, sektorübergreifende Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft. Die Absolventin der Harvard Business School war bei McKinsey & Company in Amsterdam Mitbegründerin und Co-Leiterin von McKinsey Sustainability Insights. (jpn)



Geodis: Adler verstärkt Automotive-Bereich

Jürgen Adler verantwortet bei Geodis das globale Automotive-Geschäft und die Expansion des französischen Speditionsunternehmens in der Automobilbranche. Der 43-jährige studierte Transport und Logistik an der Universität Bonn, arbeitete unter anderem zwei Jahre als Importleiter bei DB Schenker in Paris und verantwortete sieben Jahre die Kundenbetreuung im Automotive-Bereich des Transport- und Logistikdienstleisters DSV in Frankfurt. Von 2018 bis Juli 2021 arbeitete Adler als Regional Manager und Head of Automotive Vertical - Europe beim US-Logistiker Expeditors in Frankfurt. (fho)



Maurer soll Alpensped weiterentwickeln

Der mittelständische Logistikdienstleister Alpensped hat Georg Maurer zum strategischen Geschäftsentwickler ernannt. Maurers Aufgabe ist es, verschiedene Abteilungen, unter anderem Personal, Vertrieb und IT, sowie operative Dienstleistungen und alle Unternehmensprozesse genau unter die Lupe zu nehmen. So sollen kurzfristige Optimierungspotenziale identifiziert werden. Maurer sammelte bereits jahrelange Erfahrungen in der Logistikbranche, unter anderem in verschiedenen Führungspositionen. Zuletzt arbeitete er vier Jahre bei der Schenker Deutschland AG. Davor war er unter anderem bei Movianto und Transofox tätig. (ab/sr)



Ex-Finanzminister wird Chef von Eurochambres

Der Luxemburger Luc Frieden wird zum 1. Januar Präsident des europäischen Handelskammerverbands Eurochambres. Er löst den Österreicher Christoph Leitl ab. Seit 2019 ist Frieden Vorsitzender der Luxemburger Handelskammer, und er sitzt in mehreren Verwaltungsräten. Außerdem praktiziert der Jurist, der an der Sorbonne, in Cambridge und Havard studiert hat, noch als Rechtsanwalt. Zwischen 1998 und 2013 war der 58-jährige Justiz- und auch Finanzminister Luxemburgs, leitete auch Sitzungen von Weltbank und IWF. Als eine Priorität bei Eurochambres nannte er den Einsatz für freie und faire Handelsbeziehungen. (fh)



Impressum

Redaktion
Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlen (rk)
Chef v. Dienst & Leiter Themenseite: Heinrich Klotz (kl)
ArtDirector: Andreas Voltmer
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de) Sven Bennühr (ben), Tobias Bosse (tb), Friederike Hoppe (fho), Oliver Link (ol), Jan Peter Naumann (jpn), Claudius Semmann (cs), Carla Westerheide (wes), Frederic Witt (fw), Berlin: Timon Heinrich (ici, Tel.: +49 30 40 04 84 17), Susanne Landwehr (sl, Tel.: +49 30 20 07 61 63), Brüssel: Frank Hütten (fh, Tel.: +32 2 647 04 25)

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

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigenleiter: Florian Böhm, Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 61 vom 1. Januar 2021.
Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel.: +49 40 237 14-291, markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice: Tel.: +49 40 237 14-240, Fax: +49 40 237 14-333, leaserservice@dvz.de

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch
Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer), mindestens jedoch sechs Monate. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann

zum Ende des neuen Berechnungszeitraums gekündigt werden. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.
Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 16. Dezember 2020.

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährl. 556 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 628 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 7,38 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 DVV Media Group beigelegt.

DVZ-Auflage kontrolliert
USt-IdNr.: DE 118619873
 www.dvz.de

FOTOS: FLO/MARCEL SCHWICKERATH; APM TERMINALS; GEODIS; ALPENSPEED; IMAGO

Europas **Logistik-Champions** im Fokus

Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer:
Sichern Sie sich jetzt die detaillierteste Studie zum
europäischen Logistikmarkt



**Ausgabe
2021/2022**

**NEU: inkl. Prognose
der Entwicklung der
größten Logistikländer
Europas bis 2024**



JETZT VORBESTELLEN:
www.dvz.de/top100en

Die beiden Bände „Top 100 in European Transport and Logistics Services“ und „Top 100 der Logistik“ liefern Ihnen wichtige **Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Branchen und Teilmärkten sowie den Top-Playern** der Logistikwirtschaft – der aktuelle Überblick über den europäischen und globalen bzw. den deutschen Logistikmarkt.

Top 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022

NEUERSCHEINUNG

Autoren: Martin Schwemmer, Peter Klaus; Broschur oder PDF, Format: 165x240 mm, Broschur,
ca. 380 Seiten, Englisch, Erscheinungstermin: Oktober/November 2021, Preis: EUR 450,- (inkl. MwSt),
ISBN Print: 978-3-96892-101-3, ISBN Digital: 978-3-96892-102-0

Sponsored by



© DVV Media Group GmbH

