

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Herr der Bilanzen:
Prof. (i.R.) Peter Klaus hat
in einer neuen Studie der
Profitabilität in der Logistik
in Deutschland nachgespürt.



ANALYSE SEITE 3

MITTWOCH, 19. OKTOBER 2022 • N° 42 • 76. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE



Die Ruhe vor dem Sturm

Containerreedereien werden demnächst wieder sehr hohe Gewinne für das dritte Quartal verkünden. Doch die Konstellation aus zunehmender Überkapazität, immer schwächerer Nachfrage und taumelnden Frachtraten könnte zu einer schweren Krise führen.

MEINUNG SEITE 2, IM FOKUS SEITEN 8/9

Mehr Maut für Luft und Lärm

INFRASTRUKTUR Das Bundesverkehrsministerium ändert zum 1. Januar 2023 die Maut, weitere Anpassungen folgen. Transportunternehmer fordern ein großes Paket statt mehrerer Schritte. **SEITEN 2, 6**

GST-Branche leidet unter ausufernden Auflagen

DVZ-UMFRAGE Die Bürokratie mit zusätzlichen Auflagen macht Unternehmen im Großraum- und Schwertransport (GST) das Leben schwer. Sie üben heftige Kritik. **SEITE 7**

DFDS plant Übernahme in der Türkei

STRASSE Transport und Logistik von der Türkei nach Nordeuropa aus einer Hand. Das könnte Realität werden, wenn DFDS Teile der Ecol Group übernehmen darf. **SEITE 12**

DB Cargo überrascht mit kräftiger Preiserhöhung

EISENBAHN Das Güterverkehrsunternehmen will sich Transportleistungen besser bezahlen lassen. Die Forderungen sollen zwischen 17 und 25 Prozent liegen. **SEITE 14**

Handeln in schwierigen Zeiten

LOGISTIK Selten waren Logistiker so stark gefordert wie derzeit: Sie haben mit krisenhaften Rahmenbedingungen zu kämpfen, müssen sich aber zugleich in vielerlei Hinsicht weiterentwickeln. Wie gut gelingt ihnen das? Wir sind dieser zentralen Frage nachgegangen. **THEMENHEFT**

Logistikvolumen wächst real kaum noch

Bereits 2021 Vor-Corona-Niveau übertroffen / Logistikweise wagen Prognose für 2022

MARKTZAHLN Nach aktuellen Berechnungen der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) ist der Wirtschaftsbereich Logistik in Deutschland 2021 um 5 Prozent gewachsen. Damit wurde der pandemiebedingte Rückgang von 1,8 Prozent im Jahr 2020 mehr als ausgeglichen. Mit 294 Milliarden Euro lag das Logistikvolumen im zweiten Corona-Jahr bereits etwa 3 Prozent über dem Vor-Pandemie-Niveau von 2019.

Das geht aus dem Update für das Zahlenwerk „Top 100 der Logistik“ hervor, das die Forscher pünktlich zum Deutschen Logistik-Kongress vorlegen. Die bereits 2021

anziehende Inflation hatte den Forschern zufolge nur einen kleinen Anteil am Zuwachs. Vielmehr sei dieser auf zusätzliche Beschäftigte, neue Rekordwerte bei der Verkehrsleistung von Straße und Schiene sowie einen deutlichen Anstieg des KEP-Volumens und bei den Preisen in der Luft- und Seefracht zurückzuführen.

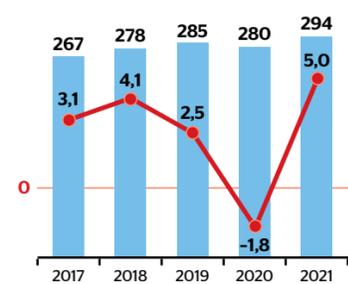
Auch für 2022 ist von einem Anstieg auszugehen, wie die Experten mitteilen. „Inwiefern dieser neben der starken Preissteigerung auch realwirtschaftlich untermauert ist, muss sich angesichts der konjunkturellen Risiken aber noch zeigen.“

Eine konkrete Prognose wagen die Logistikweisen um Prof. Christian

Fast 300 Milliarden Euro

Logistikvolumen in Deutschland in Mrd. EUR

Wachstum ggü. Vorjahr in Prozent



Kille. Ihrer Einschätzung nach wächst der Wirtschaftsbereich 2022 nominal um 8,5 Prozent und real um gerade noch 0,5 Prozent. Im vergangenen Herbst hatten die Logistikweisen mit den nun von Fraunhofer bestätigten 5 Prozent für 2021 richtig gelegen.

Ein Top-100-Ranking gibt es dieses Jahr nicht. Derzeit wird die Fraunhofer-Studie als digitale Daten- und Analyseplattform für den europäischen Logistikmarkt neu aufgesetzt. Verantwortlich für die Weiterentwicklung ist Prof. Ralph Blum, Leiter der Gruppe Future Engineering bei der Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS. (cs)

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 11



FOTO: PRIVAT; ILLUSTRATION: ISTOCK



VERANTWORTUNG IST UNSER ANTRIEB.

In Kooperation mit: PLANT-MY-TREE



klimaneutral.live

Profitabilität in der Logistik

Zentrale Stellschraube wird Zugang zu Kapital sein



Von Sebastian Reimann

Die vor allem mittelständisch geprägte Logistikdienstleistungswirtschaft in Deutschland ist gemessen an den EBIT-Margen noch längst nicht so profitabel wie vergleichbare Unternehmen anderer Branchen. Das hat der renommierte Marktexperte Prof. Peter Klaus in seinem neuen „Profit-Monitor“ ermittelt. Auch zwei Jahre Corona-bedingter Sonderkonjunktur für zumindest weite Teile des Sektors haben daran nichts geändert.

Für den Großteil der Unternehmen bleibt es damit Kernaufgabe, die Prozesse weiter zu optimieren, ihr Angebot richtig zu bepreisen und Marktsegmente zu identifizieren, in denen nachhaltig stabile Erträge zu erzielen sind.

Hilfreich können institutionelle Investoren wie Private-Equity-Gerber sein. Ausländische Logistiker nutzen diese bereits vergleichsweise stark und expandieren gemeinsam mit ihnen. Im deutschen Mittelstand gibt es derzeit noch viele Vorbehalte. Das ist schade, denn das Image der Heuschrecke ist häufig nicht mehr gerechtfertigt.

Hinzu kommt, dass der Zugang zu Kapital immer wichtiger wird. Initiativen zu Digitalisierung und Nachhaltigkeit sind schließlich kostspielig und können nur von den wenigsten Mittelständlern mal eben aus dem Cashflow finanziert werden. Gleichzeitig werden sie immer stärker zum zentralen Wettbewerbsfaktor.

Dies künftig mit der Hausbank zu finanzieren, wird immer schwieriger. Gerade im aktuellen Zinsumfeld sind starke Kapitalgeber wichtiger denn je.

Ihre Meinung zum Kommentar reimann@dvz.de

Containerschiffahrt

Die Mittel von gestern lösen nicht die Probleme von morgen



Von Oliver Link

Die Carrier haben nicht mehr viel Zeit, um auf die sich abzeichnende Kapazitätsblase zu reagieren. Es wird weitergehendere Maßnahmen brauchen als die Streichungen von Abfahrten. Diese sogenannten Blank Sailings haben sich als sehr effektiv erwiesen, seit die Nachfrage im Frühling 2020 als Folge der Corona-Krise ins Taumeln geriet und die Branche am Abgrund stand. Und haben dazu beigetragen, dass die Branche in den vergangenen zwei Jahren glänzend verdiente.

Doch die Streichungen reichen nicht mehr, um die jetzt im Zuge schrumpfender Nachfrage ins Trudeln geratenen Frachtraten

zu stabilisieren. Besonders sichtbar wird dies auf der Route zwischen Fernost und Nordamerika: So haben die Containerreedereien dort im laufenden Jahr bereits zweieinhalbmal mehr Abfahrten aus den Fahrplänen gestrichen und damit 40 Prozent mehr Stellplatzkapazität aus dem Markt genommen als im ersten Corona-Jahr 2020.

In der Phase der Kapazitätsknappheit wurden kaum Schiffe verschrottet. Mehr als 20 Prozent der globalen Flotte ist inzwischen mindestens 20 Jahre alt. Der größte Hebel zur Stabilisierung der Kapazität wäre, dieses in die Jahre gekommene Schiffgerät komplett vom Markt zu nehmen. Die Neubauten sollten somit als Flottenmodernisierung fungieren, nicht als Flottenvergrößerung.

IM FOKUS SEITEN 8/9

Ihre Meinung zum Kommentar link@dvz.de

Meistgeklickt

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:

MENSCHEN

Abschied vom Schmied aus dem Emsland

Nach kurzer, schwerer Krankheit ist Dr. Bernard Krone verstorben. Familie, Freunde, Mitarbeiter und Wegbegleiter trauern um einen visionären Macher.

POLITIK

„Das Ende von Krieg wird nicht Frieden sein“

Nach Einschätzung der Sicherheitsexpertin Claudia Major müssen sich in Europa alle auf einen langanhaltenden Konflikt „unterhalb der Schwelle eines Krieges“ einstellen.

STRASSE

Fahrermangel: „Haben keine Ersatzbank wie der FC Bayern“

Im Kampf gegen den Personalmangel greifen immer mehr Logistiker auf Social Media zurück. Gleichzeitig verschärft die Bürokratie das Problem. www.facebook.com/DVZLogistik



Maut in Deutschland

Viele verpasste Chancen

Die Politik will die Lkw-Maut 2023 in zwei weiteren Schritten erhöhen. Transportunternehmen fürchten, zu oft mit Kunden über Preise verhandeln zu müssen. Sie haben aber mehr Spielraum, als sie denken.



Von Susanne Landwehr

Paket versus Trippelschritte - das waren die Enden der beiden Argumentationsstränge in der vergangenen Woche, als der Verkehrsausschuss zu einer Anhörung über die anstehende Lkw-Mautanpassung geladen hatte. Ein Paket wünschen sich jene, die die Mautanpassung für Luft und Lärm, den CO₂-Aufschlag und die Maut für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen gern später und dann in einem Rutsch gehabt hätten.

Doch das ist ausgeschlossen. Denn die EU-Eurovignetten-Richtlinie gibt die Schritte vor, angefangen mit dem 1. Januar 2023. Dann zahlen Lkw für Lärmbelastung und Luftverschmutzung mehr, für die Infrastruktur weniger. Handelt der Bund jetzt nicht, erwartet er Klagen für zu viel gezahlte Maut. Im Laufe des Jahres 2023 folgen die beiden anderen Mautanpassungen.

Die Regierung kommt mit der novellierten Mautgesetzgebung sehr spät an den Start. Zugrunde liegen der Diskussion die Themen Klimaschutz und Straßeninfrastruktur. Beide stehen schon lange auf der Agenda, nicht erst bei der Ampel, sondern schon zuvor bei Schwarz-Rot. Geschehen ist herzlich wenig. Die Emissionen steigen Jahr um Jahr, die Klimaziele hat der Verkehrssektor 2022 abermals gerissen. Zugleich fehlen für Erhalt, Aus- und Neubau die Mittel.

Die Mauterhebung in Deutschland ist eine Aneinanderreihung verpasster Chancen. Das gilt für Lkw und Pkw. Die Forderungen

nach einer Maut ab 3,5 Tonnen stehen schon seit Jahren im Raum. Immer wieder hieß es, Handwerker und Kleinunternehmer müssten geschont werden. Dabei nutzen auch sie die mautpflichtigen Autobahnen und Bundesstraßen. Eine Differenzierung nach Euroklassen wäre sinnvoll, um bei den leichteren Lkw ein Umsteigen auf alternative Antriebe anzustoßen.

Auch an einen CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut, den die Ampelkoalition im kommenden Jahr einführen will, hätte sich die Vorgängerregierung schon machen können. Der Staat kassiert seit dem

Warum nehmen sich die Lkw-Unternehmer nicht ein Beispiel an der Seeschiffahrt und etablieren einen Mautzuschlag?

1. Januar 2021 einen CO₂-Preis. Anfangs waren es 25 Euro je Tonne, in diesem Jahr sind es 30 Euro. Eine Maut und der CO₂-Preis wären für die Branche zu viel. Das Ministerium laboriert deshalb an einem sogenannten Kompensationsmechanismus herum. Wie er aussehen soll, ist auch nach Jahren nicht klar.

Ebenso eine verpasste Chance ist die Pkw-Maut. Der größte Fehler vom ehemaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) war, die Einführung der Pkw-Maut abzublasen, als Brüssel sein Veto gegen das Konstrukt - Maut gegen Streichung der Kfz-Steuer für Inländer - einlegte. Statt jahrelanger Rechtsstreits und möglicherweise nur geringer Mauteinnahmen wäre heute in den Köpfen der Autofahrer

verankert, dass die Abnutzung von Straßen kostet. Vor dem Hintergrund immenser Schulden für Hilfspakete zählt jeder Cent, um die Infrastruktur fit zu halten.

Ob eine flächendeckende und hohe Maut zu mehr Verlagerung führt, ist fraglich. Die Bahnlobby wünscht es sich, der Schiene fehlen derzeit aber Kapazität und Personal. Bis sie fit ist, vergehen Jahre. Da hilft auch nicht die Forderung, den sogenannten Finanzierungskreislauf Straße aus dem Mautgesetz zu streichen. Damit ist der Staat verpflichtet, die Mautmittel wieder in die Straßeninfrastruktur zu stecken. Die Ampelkoalition will dieses Prinzip allerdings aufbrechen, schrieb sie in ihrem Koalitionsvertrag. Im Gesetzentwurf ist der Passus bisher noch nicht enthalten.

Bei aller Kritik an der schrittweisen Mautanpassung sind aber auch die Lkw-Unternehmer selbst gefragt. Warum nehmen sie sich nicht ein Beispiel an der Seeschiffahrt? Sie gibt schon heute schwankende Kostenpositionen weiter, die sie nicht selbst beeinflussen kann. Treibstoff-, Währungs- oder Stauzuschläge sind lange etabliert.

Auch im Straßengüterverkehr ist der Dieselloater bereits etabliert. Für die Maut könnten Transportvereinbarungen einen Automatismus enthalten, der nicht bei jeder Mautänderung Nachverhandlungen erfordert. Die Binnenschiffer erheben einen Kleinwasserzuschlag, der KV-Anbieter Transfracht verlangt einen Trucking-Zuschlag wegen der hohen Treibstoffpreise. Dieses Prinzip kann auch bei der Maut funktionieren.

POLITIK SEITE 6

Ihre Meinung zum Leitartikel landwehr@dvz.de

Konzerne und Kleine liegen vorn

Die **Profitabilität der Logistikdienstleister** in Deutschland ragt nicht gerade heraus, hat sich über die Jahre aber als überraschend konjunkturresistent erwiesen, zeigt eine aktuelle Studie

Von Sebastian Reimann

Logistikdienstleister in Deutschland erzielen eine durchschnittliche EBIT-Marge von 3,4 Prozent bezogen auf den Umsatz. Das geht aus der neuen Studie „Profitabilität in der Logistik-Dienstleistungswirtschaft“ hervor, die wie die DVZ in der DVV Media Group erscheint. Autor ist der renommierte Logistikexperte und langjährige Autor der „Top 100 der Logistik“, Prof. (i.R.) Peter Klaus.

Beim Vorsteuergewinn (EBT) ergibt sich demnach eine Durchschnittsmarge von 2,2 Prozent. Dies bestätigt die Einschätzung, dass in der Branche in Deutschland eher unterdurchschnittliche Umsatzrenditen erwirtschaftet werden, heißt es in der Studie. Bezogen auf das eingesetzte Kapital (ROCE-Äquivalent) seien die Ergebnisse für die Logistikdienstleistungswirtschaft allerdings „deutlich günstiger“ zu bewerten. Hier liege die Branche im Vergleich mit anderen Sektoren im Mittelfeld.

Klaus hat für die Studie über fünf Jahre bis einschließlich 2019 die Geschäftsberichte von 700 mittelgroßen und größeren Logistikdienstleistern in Deutschland ausgewertet, die ihre Zahlen im Bundesanzeiger veröffentlichten. Berücksichtigt wurden

Anbieter mit mindestens 20 Millionen Euro Jahreserlös.

Die höchsten EBIT-Margen erzielen demnach die „Umsatzmilliardäre“ mit durchschnittlich 5,4 Prozent. Dies liege vor allem daran, dass sie große Teile ihres Geschäfts im Ausland tätigten. Damit seien sie nicht primär von den Marktbedingungen im Inland abhängig.

Interessant in der Übersicht ist, dass die kleinste Umsatzklasse (20 bis 50 Millionen Euro) die zweithöchste Durchschnittsmarge vorzuweisen hat (4,0 Prozent). Klaus führt dieses vergleichbar gute Abschneiden auf die recht einfachen Organisationsstrukturen in diesen Unternehmen und die motivierende Wirkung persönlicher Führung in diesem Umfeld zurück. Am niedrigsten ist der Margen-Wert mit 3,1 Prozent bei Unternehmen, die einen Jahreserlös von 100 bis 250 Millionen Euro erzielen. Diese Unternehmen stecken in einem Dilemma, haben sie doch Komplexitätskosten wie die Großen, aber lediglich eine Markt- und Preissetzungsmacht wie die kleineren Anbieter.

Deutliche Profitabilitätsunterschiede ergeben sich auch bezogen auf die zehn in der Studie betrachteten Teilssegmente der Logistik. Mit Abstand die niedrigste EBIT-Marge erzielen hier im Schnitt See- und Luftfrachtspeditionen. Dies mag angesichts der

lebhaften M&A-Aktivitäten und des in den vergangenen Jahren gezeigten hohen strategischen Interesses vieler Unternehmen an diesem Geschäftszweig verwundern. Klaus verweist aber darauf, dass die Profitabilität hier mit wachsendem Umsatz stark steigt, was eine Begründung für die vielen Fusionen und Übernahmen in dem Segment sein kann. Unterdurchschnittliche Margen werden der Studie zufolge auch im Stückgutsegment erzielt (2,1 Prozent). Die „Spitzensegmente“ sind demgegenüber die Terminals mit 12,1 Prozent Durchschnittsmarge sowie Bulk-Logistiker und Containercarrier mit 5 Prozent.

Eine weitere Erkenntnis der Studie ist, dass die Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft über die Jahre beachtlich stabil gewesen ist. Zwischen 2015 und 2019 lag die durchschnittliche EBIT-Marge stets zwischen 3,1 und 3,4 Prozent. Experte Klaus folgert daraus, dass „die Profitabilitätsentwicklung nicht erkennbar von den Konjunktur- und Mengenentwicklungen beeinflusst“ wird. Dafür gibt es ihm zufolge zwei Erklärungen. Womöglich werden die Anbieter im Schnitt betriebswirtschaftlich professioneller geführt als früher. Und wahrscheinlich hat sich das Verhältnis von Angebot und Nachfrage zugunsten der Dienstleister verschoben.



Die Studie

Der „Profit-Monitor“ zur Profitabilität der Logistik-Dienstleistungsunternehmen in Deutschland betrachtet die Jahre 2015 bis 2019 und basiert auf den Geschäftsberichten von 700 Logistikdienstleistern. Er bietet wichtige

Kennzahlen zur Branche insgesamt, zu einzelnen Teilbranchen sowie zu einzelnen Unternehmen. Die Studie kann im DVV-Shop bestellt werden.

www.dvvmidia-shop.de



Quelle: DVZ-Studie: Peter Klaus „Profitabilität in der Logistik-Dienstleistungswirtschaft“ / Grafik: DVZ

Nachgefragt

„Nun zeigt sich, wer auch unter widrigen Bedingungen abgeliefert“

Marktextperte und Studienautor Peter Klaus über die Auswirkungen der Konjunkturabkühlung auf die Margen der Logistiker

Für die Analyse wurden Jahresabschlüsse bis 2019 ausgewertet. Zumindest die großen Logistikkonzerne haben für 2020 und 2021 Gewinnzuwächse verbucht. Ist dies auch für den logistischen Mittelstand zu erwarten?

Nein. Nicht in diesem Maße! Dafür gibt es mehrere Gründe. Erstens: Die großen Logistikkonzerne machen allesamt mehr als 50 Prozent ihrer Umsätze in der Luft- und Seefrachtspedition mit weltweit verteilten Auftraggebern. Wie bekannt gab es in dieser Zeit extreme Anstiege der Seecontainer- und Luftfrachtraten, die entsprechend höhere Margen im globalen Speditionsgeschäft zuließen. Und zweitens: In diesem Geschäft schlagen die Größenvorteile für die großen Logistikkonzerne durch deren Einkaufsmacht gegenüber Carriern und anderen

Subdienstleistern voll durch. Die typischen mittelständischen Logistikdienstleister mit Geschäftsschwerpunkt Deutschland profitieren viel weniger von diesen Effekten. Nicht zuletzt: Sie machen den Hauptteil ihrer Umsätze mit Kunden im deutschen Markt, der preissensibler ist als andere Weltmarktregionen.

Konjunktur und Transportnachfrage kühlen sich merklich ab. Was bedeutet das für die Unternehmensgewinne in 2022 und 2023?

Die extreme Gewinnsituation 2021/2022 für die gerade angesprochenen „Globals“ im Speditions- und Containercarrier-Geschäft normalisiert sich gerade wieder. Es wird nun sichtbar werden, welche sehr guten Unternehmen überdurchschnittliche Gewinnraten auch unter widrigen Bedingungen halten können. Die gibt es. Und es wird sich zeigen, welchen Mitspielern Extragewinne zugefallen sind, die auf nur zeitweise bestehende besondere Marktbedingungen zurückzuführen sind.

Wodurch zeichnen sich besonders profitable Logistiker aus?

Im Schlusskapitel der Studie stelle ich mehrere

Indizien zur Diskussion, die mit überdurchschnittlicher, nachhaltiger Profitabilität in Zusammenhang stehen: die „Ergiebigkeit“ des gewählten Marktfeldes, den Grad an Alleinstellung des logistischen Serviceangebots, die Qualität der Beziehung zu den Kunden und die operative Exzellenz, mit der ein Geschäft betrieben wird. Diese allgemeinen Erfolgsfaktoren spielen natürlich auch für die Logistikunternehmen eine wichtige Rolle.

Und dann gibt es einige für Transport und Logistik spezifische Erfolgsfaktoren, die die besonders profitablen Unternehmen offensichtlich besonders gut nutzen. Dazu gehören ein Fokus auf systematische Verdichtung der Netzwerke, auf Paarigkeit, Auslastungskontinuität und diese aktiv unterstützende, datenbasierte, disziplinierte Kundenwahl- und Preisstrategien. Nicht zuletzt: Die Besten zeichnen sich aus durch einen Fokus auf die Pflege und Ent-

wicklung der Loyalität und Produktivität ihrer Mitarbeiter und Subunternehmer.

Gehen Sie davon aus, dass die Profitabilität in der Logistik im Zuge einer gewissen Professionalisierung tendenziell steigt?

Eindeutig. Viele Unternehmen der Logistik-Dienstleistungswirtschaft sind Nachzügler, was die Professionalisierung des Managements anbetrifft - ob bei der Gestaltung des Service- und Kundenportfolios, der Preispolitik, der Strukturierung der alltäglichen Betriebsprozesse und konsequenten Controllings. Die Anführer der Profitabilitäts-Rankings machen vor, was Professionalisierung bringen kann. Viele andere haben indes ihr Potenzial noch nicht ausgeschöpft. (sr)

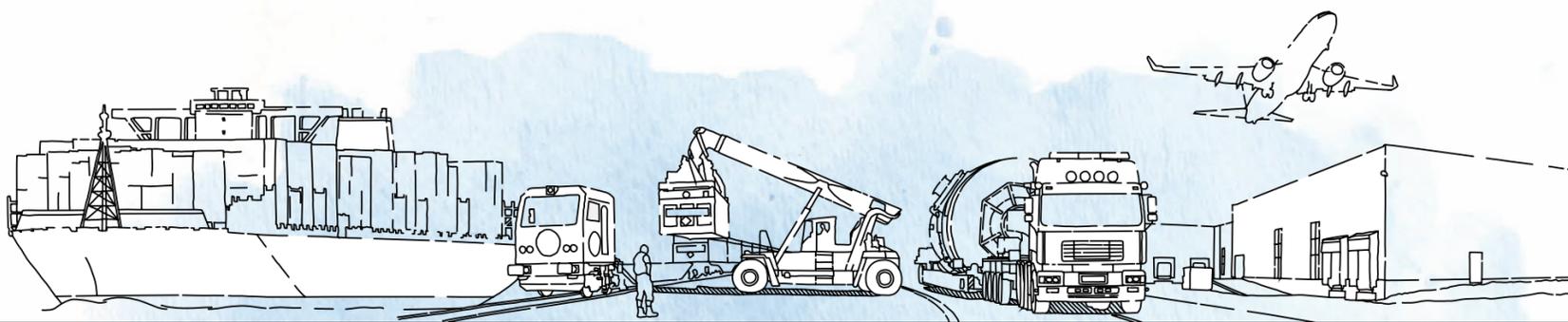


Prof. (i.R.) Peter Klaus hat an der Universität Erlangen-Nürnberg gelehrt und ist Initiator der „Top 100 der Logistik“

Logistik & Verlader

DIE HOFFNUNG IST VERFLOREN

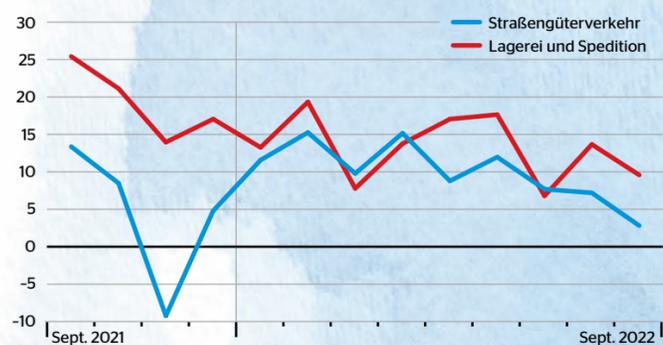
Ob Dienstleister, Hersteller oder Händler: So ziemlich überall verschlechtert sich die Geschäftslage zusehends. Mit Blick auf die kommenden Monate sieht es finster aus in der deutschen Wirtschaft. Daher ist zu erwarten, dass die Werte der Konjunkturumfragen weiter in die negativen Zahlen rutschen.



DIENSTLEISTUNG

Noch ist die Situation eher gut als schlecht

Geschäftslage in der Logistik, Saldowerte*

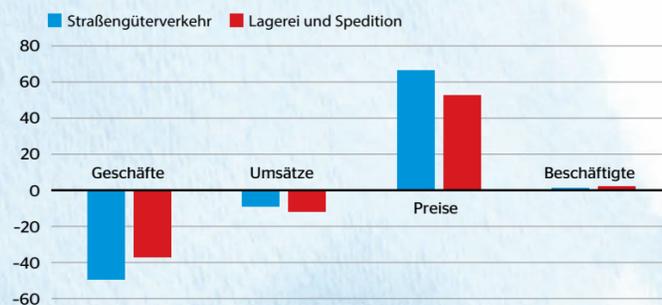


* Differenz der Prozentanteile der Antworten „gut/schlecht“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

Die Stimmung in der deutschen Logistikbranche hat sich im September noch einmal deutlich verschlechtert. Besonders auffällig bei den Umfragen des Ifo Instituts: Die klare Mehrheit der Unternehmen in den Sektoren Straßengüterverkehr sowie Lagerei und Spedition blickt pessimistisch auf die Herbst- und Wintermonate. Auch die Lage hat sich verschlechtert. Sie ist zwar noch überwiegend gut, könnte aber bald ins Negative kippen. Bei den Mitarbeiterzahlen ist in den nächsten drei Monaten kaum noch mit einer Zunahme zu rechnen.

Logistiker rechnen mit rückläufigen Geschäften

Erwartungen von Unternehmen aus der Logistik im September, Saldowerte*

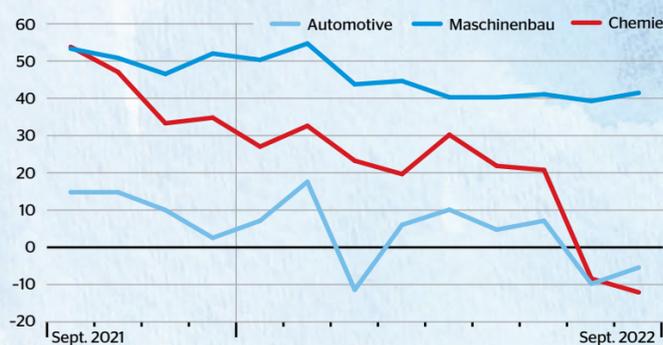


* Differenz der Prozentanteile der Antworten „günstiger/ungünstiger“ bzw. „steigen/sinken“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

INDUSTRIE

Chemiegeschäft läuft immer schlechter

Geschäftslage in deutschen Schlüsselbranchen, Saldowerte*

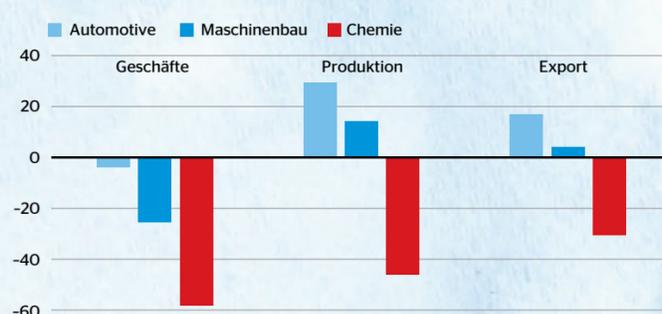


* Differenz der Prozentanteile der Antworten „gut/schlecht“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

Die äußerst negativen Einschätzungen der Chemiefirmen sind ein schlechtes Zeichen für viele andere Branchen, die der Chemie nachgelagert sind. Die Geschäftserwartungen, die sich immer auf sechs Monate beziehen, fielen im Chemiesektor auf den schlechtesten Wert seit 1991. Das gilt auch für die Umfragewerte in Bezug auf die Produktionspläne für die nächsten drei Monate. „Unter anderem zwingen die stark gestiegenen Energiepreise die Chemieindustrie, ihre Produktion zu drosseln“, sagt Branchenexpertin Anna Wolf vom Ifo Institut.

Auch Auto- und Maschinenbauer pessimistisch

Erwartungen von Industriefirmen im September, Saldowerte*

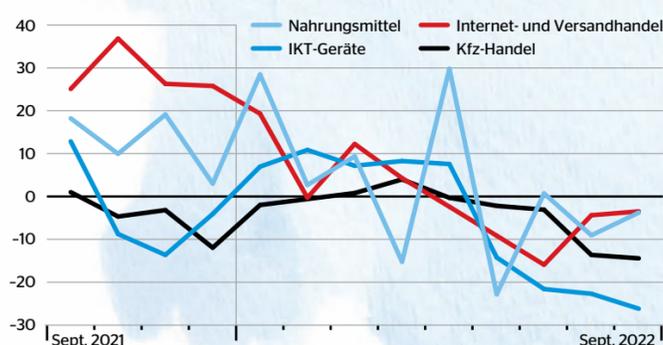


* Differenz der Prozentanteile der Antworten „günstiger/ungünstiger“ bzw. „zunehmend/abnehmend“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

HANDEL

Elektronikhändler sind besonders unzufrieden

Geschäftslage in Segmenten des Einzelhandels, Saldowerte*

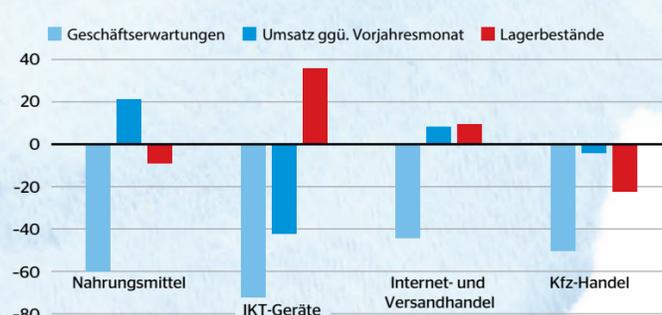


* Differenz der Prozentanteile der Antworten „gut/schlecht“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

Düster sieht es auch im Einzelhandel aus, der unter der schlechten Konsumstimmung leidet. Das macht sich besonders bei den Geräten der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) bemerkbar. Die nachlassende Verbrauchernachfrage trifft dabei nun auch die in den vergangenen Jahren erfolgsverwöhnten Onlinehändler wie die Otto Group. „In Deutschland ist unser Umsatz im ersten Geschäftshalbjahr von März bis August um 13,5 Prozent zurückgegangen“, sagte Vorstandschef Alexander Birken vorige Woche dem „Handelsblatt“. (cs)

Düstere Geschäftsaussichten

Einschätzungen von Firmen des Handels im September, Saldowerte*



* Differenz der Prozentanteile der Antworten „günstiger/ungünstiger“, „gestiegen/gesunken“, „zu groß/zu klein“; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

EP will höhere Ladeleistung

Plenum stimmt am Mittwoch über **EU-Vorgaben für Tank- und Ladeinfrastruktur** ab

Von Frank Hütten

An diesem Mittwoch legt das Europäische Parlament seine Position zur EU-Verordnung über eine Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Treibstoffe (AFIR) fest. Am 27. Oktober sollen die Verhandlungen mit den Mitgliedsstaaten über den endgültigen Gesetzestext beginnen. Die EP-Verhandlungsdelegation wird von Ismail Ertug (SPD) geleitet. Er beantwortete der DVZ einige Fragen zur geplanten Verordnung.

DVZ: Welchen Fortschritt bringt AFIR speziell für den Güterverkehr?

Ismail Ertug: Durch die AFIR wird der Güterverkehr an sich sauberer werden und somit auch einen bedeutenden Teil zur Reduzierung der Emissionen im Verkehr beitragen. Speziell für E-Lkw haben wir es geschafft, im Europaparlament die Anforderungen für die Ladeleistung deutlich zu erhöhen; somit könnten Lkw in viel kürzerer Zeit aufladen und schneller ans Ziel kommen. Das ist besonders für Logistikunternehmen ein wichtiger Aspekt. Auch soll jetzt alle 100 Kilometer eine Wasserstofftankstelle gebaut werden, was Herstellern von Lkw mit Brennstoffzellenantrieb zusätzlich Investitionssicherheit geben und diese klimafreundliche Technik weiter unterstützen wird.

Sie schlagen vor, Mitgliedsstaaten für jede zu wenig gebaute Ladesäule mit 1.000 Euro zur Kasse zu bitten. Warum halten Sie das für nötig?

Die vorherige Richtlinie zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU) hat nicht den gewünschten Effekt erzielt. Demnach hätten europaweit bis 2020 mehr als 677.000 Ladestationen für Pkw und Lkw aufgebaut werden müssen. Laut dem „European Alternative Fuel Observatory“ gibt es aktuell etwa 377.000, also etwas mehr als die Hälfte davon. Zudem haben viele Mitgliedsstaaten es schlichtweg versäumt, nationale Strategiepläne einzureichen, weshalb die Kommission mehrere Vertragsverletzungsverfahren einleitete – jedoch ohne Ergebnis. Die Sanktionen sollen verhindern, dass die Mitgliedsstaaten die Vorschriften durch Untätigkeit einfach wieder hinauszögern.

Auf Europas Lkw-Parkplätzen längs der Autobahnen gibt es viel



Ismail Ertug (SPD) koordiniert als Berichterstatter im Europäischen Parlament die Beratungen über die AFIR-Verordnung.

Ismail Ertug

Der 46-Jährige aus Amberg in der Oberpfalz sitzt seit 2009 für die SPD im Europäischen Parlament. Bis 2019 war er verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion, inzwischen ist Ertug einer der Vize-Fraktionschefs. Als EP-Berichterstatter hat er unter anderem schon Beratungen über die Verordnungen für die transeuropäischen Verkehrsnetze und das EU-Mobilitätspaket maßgeblich mit beeinflusst.

zu wenig Platz. Jetzt sollen dort noch Ladesäulen und Wasserstofftankstellen entstehen, was Fläche braucht. Was kann die EU-Politik tun, um diesen Interessenkonflikt zu lösen?

Das Flächenproblem ist in der Tat wichtig und muss gelöst werden. Jedoch obliegt dies jedem Mitgliedsstaat selbst. Auf EU-Ebene bestimmen wir nicht, wo genau welche Ladesäule mit welchem Stecker wie viel Kilowatt Power-Output haben muss. Bei den geschätzten 3 Millionen Ladesäulen bis 2030 wäre dies auch schlichtweg nicht machbar. Aus Subsidiaritätsgründen können Mitgliedsstaaten und deren Regionen und Kommunen selbst festlegen, wie und wo sie die Ladesäulen aufbauen. In der AFIR legen wir nur einen gewissen „Power-Output-Pool“ pro Ladeort und Ladestation fest. Zusätzlich gibt es alle 60 Kilometer einen 1,5-Kilometer-Radius, in dem die Ladesäulenbetreiber ihre Stationen aufbauen können. Sicherlich wäre es hilfreich, bereits bestehende

Infrastruktur wie Tankstellen zu nutzen und diese vorrangig mit Ladesäulen auszustatten.

Was muss die EU noch tun, damit über die AFIR-Mindestanforderungen hinaus Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Treibstoffe gebaut wird?

Nach der Abstimmung müssen wir uns noch mit dem Rat einigen, damit diese Verordnung in Kraft treten kann. Hoffentlich werden dann bis 2025 die geforderten Ladesäulen und Wasserstofftankstellen aufgebaut. Soll über die AFIR-Mindestanforderungen hinaus Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Treibstoffe gebaut werden, müssten das die Mitgliedsstaaten selbst tun. Genug EU-Gelder für eine Kofinanzierung von Projekten sind vorhanden. Zudem könnte die EU speziell mit nordafrikanischen Staaten ein Abkommen schließen, damit die Produktion und Lieferung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Transportsektor sichergestellt werden können.



Ausbaupfad für E-Ladenetz wird konkreter

Wissing legt Masterplan Ladeinfrastruktur vor

ELEKTROMOBILITÄT An diesem Mittwoch legt Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) zusammen mit dem Leiter der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL), Johannes Pallasch, die finale Fassung des Masterplans Ladeinfrastruktur vor. Wenige Stunden zuvor hatte ihn das Kabinett abgesehnet.

Das 27 Seiten umfassende Dokument enthält einige Ergänzungen und Präzisierungen, beispielsweise bei den Fristen für die Umsetzung. Die Zahl der Maßnahmen hat sich von 62 auf 68 erhöht.

Neu ist, dass der Bund die Mineralölwirtschaft in die Pflicht nehmen will. So soll sie bis Ende 2022 mindestens 25 Prozent aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur (mindestens 150 Kilowatt) ausstatten. Bis Ende 2024 sollen es 50 Prozent sein und bis Ende 2026 dann 75 Prozent.

BMDV will Reservierbarkeit prüfen Auch neu ist, dass sich das Umweltministerium um die Anrechnung von Fahrstrom im Treibhausgas-Quotenhandel kümmern will. Für die Logistikbranche interessant ist, dass das Bundesverkehrsministerium eine Reservierbarkeit von Ladeinfrastruktur prüfen will. Die Prüfung soll bis zum ersten Quartal 2024 laufen. In den Blick nehmen wird es unter anderem, ob Menschen mit Behinderungen oder Nutzfahrzeuge in Logistikabläufen Ladesäulen vorbuchen können.

Ziel des Masterplans Ladeinfrastruktur ist es, Nutzerfreundlichkeit zu schaffen, den Ladevorgang so sicher wie möglich zu gestalten und den Ausbau von Strom- sowie Ladesäulennetz zu koordinieren. Ein wichtiger Teil ist die Bereitstellung von Daten, um beispielsweise den Belegungsstatus von Ladesäulen oder Ladestrompreise abrufen zu können. Nur für Lkw sind im Masterplan zehn Maßnahmen aufgelistet, darunter die Ausbauplanung, ein Konzept für den Start eines Lkw-Ladenetzes sowie Standards für Stecker. (sl)

Neue EU-Regeln für KV und Lkw

Kommission will im zweiten Quartal ein Gesetzespaket vorschlagen

EU-GESETZGEBUNG Im zweiten Quartal 2023 will die EU-Kommission ein Gesetzespaket für den „grünen Güterverkehr“ vorschlagen. So steht es im Jahresarbeitsprogramm, das die Kommission am (nach Redaktionsschluss) beschließen wollte. Einen Entwurf konnte die DVZ vorher einsehen.

Enthalten soll das Güterverkehrspaket Vorschläge zur Neufassung der Richtlinien über Kombinierten Verkehr (KV), Längen- und Gewichtsvorgaben für Lkw sowie für die Stärkung der Bahn beim Güter- und Passagiertransport. Dabei wird es auch um eine Reform des Managements der europäischen Schienengüterverkehrskorridore gehen. Der CSU-Europaabgeordnete Markus Ferber

findet, dass die Vorschläge zu spät kommen, weil den EU-Gesetzgebern bis zur Europawahl im Frühjahr 2024 dann nur noch ein knappes Jahr bleibt.

Derart wichtige Initiativen „auf den letzten Metern“ der Legislaturperiode anzustoßen „könnte dazu führen, dass Schnelligkeit statt Gründlichkeit die Devise sein wird“, kritisiert Ferber.

Regulierung für den Hyperloop

Für das dritte Quartal 2023 plant die Kommission laut Programm einen Vorschlag für einen EU-Rechtsrahmen für Hyperloop-Projekte. Davon war bisher noch nicht die Rede. Ebenfalls im dritten Quartal sollen der bereits seit langem erwar-

tete Vorschlag zur Neufassung der Verordnung über Start- und Landerechte (Slots) sowie Legislativvorschläge zur Reform der Vorschriften zur Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen und zum River Information System (RIS) kommen.

Im zweiten Quartal plant die Kommission einen Vorstoß für einen „gemeinsamen Raum“ für Mobilitätsdaten in der EU. Allerdings will sie dabei keine Gesetzgebung vorschlagen, sondern es bei einer Mitteilung an die Mitgliedsstaaten belassen. Zu wenig, findet Ferber. „Gerade im Verkehrsbereich werden Daten in den nächsten Jahren eine immer prominentere Rolle einnehmen“, sagt er. Eine sektorspezifische Regelung sei nötig. (fh)

Wartung kostet Geld

Neue Kriterien für TEN-V-Förderung angeregt

INFRASTRUKTUR Die EU-Staaten sollten europäische Fördermittel zum Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur nur noch dann erhalten, wenn die nationalen Vorhaben zu den Ausbauplänen für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) passen. Dies möchte der Europaabgeordnete Dominique Riquet (Libérale) in der TEN-V-Verordnung verankern, die derzeit bearbeitet wird.

Zudem will er erreichen, dass bereits bei der Planung von Projekten Mittel für die Wartung vorgesehen werden. An diesen mangle es häufig.

Der Franzose koordiniert als EP-Berichterstatter gemeinsam mit der Tirolerin Barbara Thaler von der christdemokratischen EVP die Meinungsbildung im Europaparla-

ment zu der TEN-V-Verordnung. In ihren gerade vorgelegten Berichten haben die beiden hineingeschrieben, dass EU-Fördermittel von der Einhaltung von TEN-V-Standards abhängig gemacht werden sollen.

Das bedeutet etwa, dass Bahnstrecken mit dem europäischen Leitsystem ERTMS ausgestattet werden müssen oder auch geplante neue Standards wie die EU-Standardspurweite Voraussetzung für eine EU-Förderung werden.

Mit der Unterstützung durch EVP und Liberale sowie Teile der sozialdemokratischen Fraktion hat der Bericht gute Chancen, eine Mehrheit im EP zu bekommen. Allerdings müssen auch die Mitgliedsstaaten überzeugt werden. (fh)

Neue Stabsstelle im Ministerium

INFRASTRUKTUR Nach dem Sabotageakt gegen die Bahn hat Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) eine Stabsstelle für Infrastruktursicherheit eingerichtet. Dabei kommen Expertinnen und Experten aus allen Fachabteilungen des Ministeriums sowie nachgeordneten Behörden zusammen, sagte Wissing dem Redaktionsnetzwerk Deutschland. Ziel sei es, die Abteilungen mit ihren bestehenden Kompetenzen besser zu vernetzen. „Neue Entwicklungen, neue Innovationen bringen auch neue Herausforderungen für die Sicherheit mit sich. Diese müssen wir mitdenken und entsprechende Vorsorge schaffen“, so Wissing.

Der Minister hält angesichts des russischen Krieges gegen die Ukraine auch die deutsche Infrastruktur für gefährdet. Auf die Frage, ob er nach der Sabotage gegen die Bahn mit weiteren Anschlägen rechne, erklärte er: „Unsere Infrastrukturen sind die Lebensadern unserer Gesellschaft. Das macht sie aus der Sicht potenzieller Angreifer zu einem attraktiven Ziel.“ Zur Infrastruktur zählten nicht nur Straßen, Brücken und Schienentrassen, sondern auch Datenleitungen und Kommunikationseinrichtungen. (sl)

Adblue wieder in Produktion

STRASSE Nach den Worten von Verkehrsstaatssekretär Oliver Luksic (FDP) hat sich die Versorgungslage mit der Harnstofflösung Adblue entspannt. „Die EU-Kommission sieht die Europäische Union und Deutschland beim Thema Adblue als resilient aufgestellt an“, sagte der Staatssekretär der DVZ. Nach jetzigen Kenntnissen drohe kein Mangel. Durch die Gaspreisbremse werde auch in den Stickstoffwerken Piesteritz wieder Adblue produziert. „Insofern ist die Versorgung von Lkw, Bussen und weiteren Fahrzeugen gesichert“, teilte Luksic mit.

Im Oktober 2021 hatten die Stickstoffwerke Piesteritz aufgrund der hohen Gaspreise bereits ihre Produktion von Ammoniak um 20 Prozent gedrosselt. Im Sommer 2022 stand die Adblue-Produktion dann für rund drei Wochen still. Der Branchenverband BGL warnte im September 2022 vor einem Engpass und Versorgungsschwierigkeiten, sollten Transportunternehmen kein Adblue mehr beziehen können. Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik berichtete hingegen, dass es bei seinen Mitgliedern nur punktuell zu Lieferverzögerungen gekommen sei. (sl)



Eine Kontrollbrücke auf der Autobahn, mit deren Hilfe überprüft wird, ob für die mautpflichtigen Fahrzeuge auch tatsächlich die Gebühr entrichtet wird.

FOTO: IMAGO / JOCHEN TACK

Maut-Knatsch im Ausschuss

Branchenverband BGL fordert Verschiebung der zum 1. Januar 2023 geplanten Anpassung

Von Susanne Landwehr

Der Entwurf zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes erntete am Mittwoch bei einer Anhörung im Verkehrsausschuss harsche Kritik. Der Bahnbranche gehen die Anpassungen nicht weit genug, die Güterverkehrslobby schimpft, dass der Entwurf zur „absoluten Unzeit“ kommt. Die Umweltseite sieht die Lkw-Maut als einen wichtigen Schritt, um den Klimazielen näher zu kommen.

Das Bundesverkehrsministerium hatte im Frühjahr den Entwurf zur Anpassung der Mautsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung vorgelegt. Zugleich sinken die Mautsätze für die Infrastruktur. Bisher kostete 1 Kilometer für ein Fahrzeug schwerer als 18 Tonnen und mit vier Achsen 0,169 Cent. Vom 1. Januar 2023 an sollen es nur noch 0,155 Cent sein. Neu bei den Teilmautsätzen für Luftverschmutzung ist, dass sie nach Gewichts- und Euroklassen differenziert werden. Bei den Mautsätzen für Lärmbelastung wird lediglich bei den Gewichten der Fahrzeuge unterschieden. Die Anpassung erfolgte nach Vorgaben der europäischen Eurovignetten-Richtlinie.

Schon im Frühjahr gab es Kritik, vor allem weil 2023 weitere Mautanpassungen folgen sollen: die Ein-

führung der CO₂-Maut und die Ausdehnung auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Die Teilschritte sind den Kritikern aus der Transportbranche zu kompliziert. Sie wünschen sich eine Anpassung der Maut in einem großen Wurf, damit die Transportunternehmen ihre Preise nicht immer wieder neu verhandeln müssen.

Im Ausschuss kam sogar die Frage auf, ob nicht auch eine Maut für Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen sinnvoll wäre. Doch Gerhard Schulz, Vorsit-



Die Erhöhung der Maut kommt zur absoluten Unzeit.

Jens Pawlowski, Leiter Niederlassung Berlin des Branchenverbandes BGL

zender der Geschäftsführung des Mautbetreibers Toll Collect, winkte ab. Schon jetzt sei es schwierig, bis Mitte 2024 etwa 200.000 sogenannte On-Board Units (OBU) für die Mauterhebung ab 3,5 Tonnen zu bekommen. Es gebe Liefer Schwierigkeiten, weil die entsprechenden Chips fehlten. Eine Ausweitung auf 2,5 Tonnen sei bis dahin nicht zu stemmen.

Erstaunlich für eine Anhörung über ein Straßengüterverkehrsthema

war, dass auch zwei Vertreter der Schienenlobby - Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, und Peter Westenberger, Geschäftsführer des Verbandes „Die Güterbahnen“, - vertreten waren. Sie betonten, dass es ein Ungleichgewicht zwischen Straße und Schiene gebe. Bei der Bahn würde jeder Kilometer bemaute, bei der Straße beschränke sich die Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen.

Mautmittel derzeit nur für Straße

Flege forderte, dass aus dem Mautgesetz der sogenannte Finanzierungskreislauf Straße gestrichen werden sollte. Das Gesetz gibt vor, dass die Mauteinnahmen auch wieder in die Straßeninfrastruktur fließen müssen. Daraus schlussfolgerte er gar einen Zwang, die Mittel in die Straße zu stecken. „Das ist nicht vermittelbar und nicht zeitgemäß“, sagte er.

Dem widersprach Michael Korn von der Alfen Consult. Er ist Mitautor der Wegekostengutachten, die den Mautberechnungen zugrunde liegen. Die Wegekosten beliefen sich auf 15 Milliarden Euro, die Infrastrukturkosten, die die Transportbranche zu entrichten hat, auf 7 Milliarden Euro, so Korn. Der Wissenschaftler hob hervor, dass mit dem novellierten Bundesfernstraßenmautgesetz die externen Kosten für Luft und Lärm steigen sollen, die Infrastrukturkosten sanken allerdings. Die

Mehreinnahmen für 2023 bezifferte er auf 300 bis 600 Millionen Euro.

Jens Pawlowski, Leiter der Berliner Niederlassung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), zeigte sich betroffen, dass es in diesen Zeiten bei einer Anhörung im Bundestag nicht um eine Entlastung, sondern um eine Belastung des Gewerbes gehe. „Viele Unternehmen stehen vor dem Aus“, sagte er, konnte jedoch nicht beziffern, wie viele von ihnen insolvenzgefährdet sind. Es gingen aber täglich Anrufe beim Verband ein, weil die Betroffenen ihre Nöte loswerden wollten.

BGL will umfassende Mautreform

Die Weitergabe der höheren Kosten für Kraftstoffe, Reifen oder Trailer könnten die Betriebe nicht so einfach an ihre Kunden weitergeben. Schon gar nicht, wenn die Maut in mehreren Schritten und nach den Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag angepasst werden soll. Deshalb fordert der BGL, später eine umfassende Mautreform vorzunehmen.

Einer Paketlösung erteilte Verkehrsstaatssekretär Oliver Luksic (FDP) eine Absage. Der Bund sei verpflichtet, die Maut zum 1. Januar 2023 anzupassen. Zugleich gebe die Eurovignetten-Richtlinie die Möglichkeit, eine Gesetzesänderung auch später noch einzubringen. Das Ministerium erarbeite zeitnah Vorschläge.

MEINUNG SEITE 2

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

Von Lutz Lauenroth

Behördenwillkür und schikanöse Kontrollen, übertriebene und nicht mehr nachvollziehbare Auflagen, ein einseitiges, schlechtes Image, spät zahlende Kunden oder die Planlosigkeit und Arroganz von Regierungspolitikern - die Liste der größten Ärgernisse für die Großraum- und Schwertransportbranche (GST) ist lang und vielfältig. Aber es kristallisiert sich in der aktu-

ellen DVZ-Marktumfrage ein eindeutiger Schwerpunkt heraus: Nahezu alle Teilnehmer üben teils heftige Kritik an den Verwaltungsbehörden und der Politik.

„Die Auflagen arten mittlerweile aus und sind nicht mehr nachvollziehbar, durchführbar und erklärbar“, fasst es Melanie Bloedorn, Geschäftsführerin der Dortmunder Bloedorn Spedition, zusammen. „Uns werden immer mehr Steine in den Weg gelegt.“

Neben der Bürokratie selbst sowie lokal und regional sehr unterschied-

lich ausgelegten Vorschriften gibt es dafür einen neuen Grund: Der Fachkräftemangel ist auch in den Behörden angekommen. Dort gebe es zu wenig Personal, neue Leute würden schlechter eingearbeitet als früher. Die Angst, Fehler zu machen und für eventuelle Unfälle und Schäden verantwortlich zu sein, „erzeugt Angstaufgaben, denen jegliche rechtliche Grundlage fehlt“, so Bloedorn.

„Mitten in Schilda“

Geradezu „mitten in Schilda“ fühlt sich Thorge Clever, Prokurist der Spedition

Kübler aus Michelfeld. Er begründet dies mit einigen aktuellen Beispielen: Transporte dürften nur noch geringe Mindergewichte oder -maße im Vergleich zur Genehmigung haben; statt früher ein Begleitfahrzeug beim Befahren von Brücken mit der Vorgabe „Schrittgeschwindigkeit“ seien heute fünf nötig; beim Ein- und Ausfahren von Autobahnen würden bis zu sieben Begleiter verlangt; und der mindeste Sicherheitsabstand unter einer Brücke sei ohne Grund von 10 auf 15 Zentimeter erhöht worden, was dazu führe, dass viele Schwerguttransporte nicht mehr über die Autobahn disponiert werden können.

Auf der Schiene läuft es unrund

Doch nicht nur auf der Straße, auch auf der Schiene läuft es höchst unrund. Zwar gebe es das klar postulierte politische Ziel, GST auf die Straße zu verlagern. Doch nicht jeder Kunde hat einen Gleisanschluss, notiert Dennis Gisella, Vertriebschef bei Universal Transport in Paderborn. Und von Kunden mit Gleisanschluss heiße es, dass die Deutsche Bahn (DB) Transporte ablehnt, da das Schienennetz überlastet sei. In diese Kerbe schlägt auch Clever: „Wir wollen verlagern, aber wir bekommen nur Knüppel zwischen die Beine.“ Langwierige Genehmigungen, komplizierte Verfahren und zu guter Letzt dann keine freien Trassenkapazitäten. „Aufgrund fehlender Kapazitäten bei DB Netz wurden schon wieder Transporte zurück auf die Straße gebracht.“

Doch es gibt weitere Herausforderungen für die Branche. Die Transportunternehmen leiden wie die gesamte Wirtschaft unter den Folgen der Corona-Krise sowie des Ukraine-Kriegs. Durch Corona sei Personal verloren gegangen, was den Fachkräftemangel drastisch verschärft habe, urteilen viele der Befragten. „Wir können unser Wachstumspotenzial nicht mit dem Bestandspersonal abdecken und müssen daher Chancen liegen lassen“, bedauert nicht nur Christoph Klar, Geschäftsführer der Spedition Papp & Co. aus Kehl. Nicht nur das: Andere wie Nathalie Paule-Brandstetter, Geschäftsführerin der Esslinger Spedition Hermann Paule, berichten von „regelmäßig stehenden Geräten, da Urlaubs- und Krankheitszeiten nicht abgedeckt werden können“.

Der Ukraine-Krieg indes hat nicht nur zu einem kräftigen Anstieg der Energiepreise geführt, sondern insgesamt zu deutlich steigenden Kosten. Darüber hinaus habe die Materialknappheit zum einen Lieferengpässe bei Ersatzteilen ausgelöst, aber auch extreme Lieferzeiten bei Neufahrzeugen. Gleichzeitig habe sich das Equipment extrem verteuert, heißt es aus der Branche.

Noch liegen genügend Aufträge vor

Dennoch: Noch bezeichnen die meisten Unternehmen ihre aktuelle Lage als gut bis solide. Es gebe in der Regel genügend Aufträge, und die Mehrheit der Betriebe geht davon aus, dass dies im kommenden Jahr so bleiben wird, „auch wenn sich die Kunden derzeit oft bedeckt halten“, wie Jan Schwittek, bei Hegemann Transit, Sonsbek, für Verkauf und Projekte verantwortlich, berichtet. Grundsätzlich ist 2023 wegen „gestörter Lieferketten, Inflation, steigender Zinsen und denkbarem Nachfrageschock schwer zu beurteilen“, schränkt Andreas Kahl, Gesellschafter des in Moers ansässigen Unternehmens Kahl Schwerlast, aber ein.

Nach Einschätzung der Unternehmen deutet sich eine Verschiebung bezüglich der Güterstruktur an. So schimmert in den Antworten hier und da Besorgnis über die Entwicklung in der Baubranche durch, vereinzelt wird sogar von starken Einschnitten bei Aufträgen gesprochen. Auch hinsichtlich der Entwicklung in der Automobilindustrie gibt es erste

ANZEIGE

VERY
fast.safe.easy

OBC • Air-Charter • Flex

SAMEDAYLOGISTICS
The Experts in Emergency Logistics

+49 (0)6107 5051-25

helpnow@samedaylogistics.de



FOTOS: UNIVERSAL TRANSPORT

„Es wurde uns noch nie so schwer gemacht wie heute“

DVZ-Umfrage: Viele bürokratische Hemmnisse behindern die **Schwergutspezialisten** im Tagesgeschäft

Als Disaster wird der Wechsel von der Polizei- zur Privatbegleitung in der Branche bezeichnet. Sogenannte Angstaufgaben führen zu deutlich mehr vorgeschriebenen Begleitfahrzeugen als früher.

Branchenorganisation

BSK wird zum Bundesverband

MITGLIEDERVERSAMMLUNG Die Gewerbeorganisation der Schwerguttransporteure in Deutschland benennt sich um: Sie wird künftig als Bundesverband Schwertransport und Kranarbeiten (BSK) firmieren. Bisher war es die Bundesfachgruppe für Schwertransport und Kranarbeiten. Dies wurde auf der diesjährigen Mitgliederversammlung am Sonnabend in Stuttgart beschlossen.

Neben einem zeitgemäßen Namen will sich die Organisation auch eine schlagkräftigere Struktur geben. Dazu sollen die Fachaus-

schüsse Schwertransport, Kran, Montage und Begleitung gestärkt werden, indem ihre Vorsitzenden künftig automatisch einen Sitz im Aufsichtsrat erhalten. Zudem werden vier Aufsichtsratsmitglieder direkt gewählt, der Partnerverband BGL erhält einen weiteren Sitz. Die neue Struktur soll auf der Mitgliederversammlung 2023 umgesetzt werden, bis dahin bleibt der bisherige Aufsichtsrat weitgehend im Amt.

In den beiden vergangenen Corona-Jahren habe sich die BSK vor allem um die Weiterentwicklung und Auslegung der für die GST-Branche

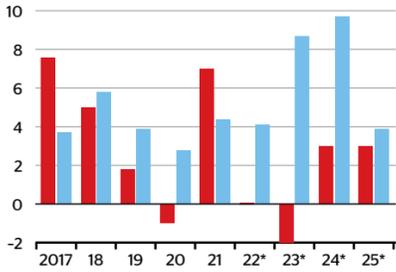
relevanten Regelwerke gekümmert, sagte der seit Anfang 2022 amtierende neue Geschäftsführer Helmut Schgeiner. Zudem hat die BSK einen neuen Arbeitskreis Genehmigungsverfahren mit verschiedenen Arbeitsgruppen gegründet, um Verbesserungen des unverändert unbefriedigenden Genehmigungsverfahrens zu erreichen. Als erstes Ergebnis sei eine Stellungnahme in Sachen Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung erarbeitet worden, der sich bereits andere Verbände angeschlossen hätten, berichtete Schgeiner. (la)

Wünsche an die Politik

Entsprechend der eingangs genannten Ärgernisse artikulieren die GST-Unternehmen ihre wesentlichen Wünsche: ein offenes Ohr im Dialog mit Bund/Ländern, mehr Verständnis für die Branche, Entzerrung der Bürokratie, praxisgerechte Lösungen und kein Verschanzen hinter unmöglichen Auflagen. Und sie sehnen sich nach mehr Anerkennung von der Politik und der Öffentlichkeit für ihre Leistungen. Aber das Gegenteil ist der Fall. Universal-Transport-Manager Gisella: „Den Unternehmen im GST wurde es in Deutschland noch nie so schwer gemacht wie heute.“

Absturz für 2023 unvermeidlich

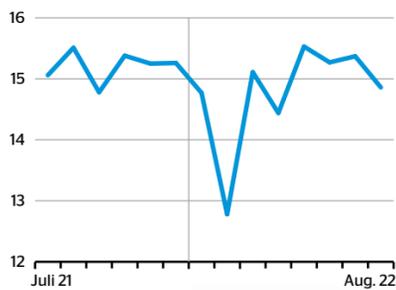
■ **Nachfragewachstum nach Stellplatzkapazität in Prozent**
 ■ **Wachstum der Stellplatzkapazität in Prozent**



* Prognose. Quelle: Braemar Pic / Grafik: DVZ

Ladungsmengen schrumpfen

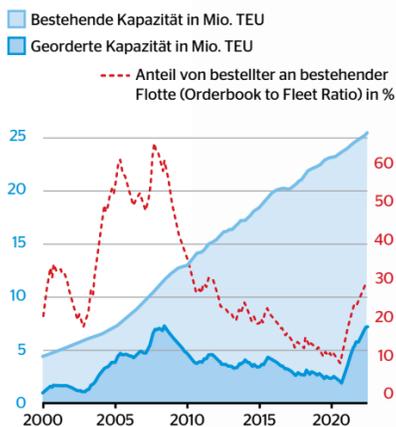
■ **Globale Tonnage (Import/Export) in Mio. TEU**



Quelle: Container Trade Statistics / Grafik: DVZ

Kapazität en masse

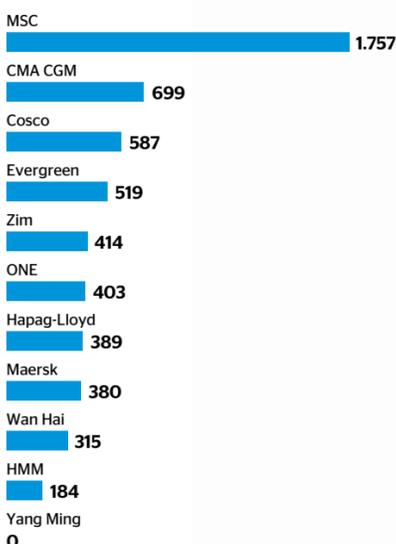
■ **Globale Containerschiffsflotte wächst immer mehr**



Quelle: Alphaliner / Grafik: DVZ

Im Orderrausch

■ **Bestellte Kapazität der maßgeblichen Carrier in Tsd. TEU***



* Stand 17.10.22. Quelle: Alphaliner / Grafik: DVZ

Keine andere Containerreederei setzt so sehr auf Größe wie MSC. Der Schweizer Carrier hat 126 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 1,75 Millionen TEU bestellt. Damit verfügt MSC über einer Orderbuch, das nach Tonnage fast 39 Prozent der aktuell betriebenen Flotte des Unternehmens entspricht.

Von Michael Hollmann und Oliver Link

Der Aktienmarkt war unerbittlich: Unmittelbar nachdem Nike kürzlich die Quartalszahlen für das erste Fiskaljahr 2023 (Periode von Anfang Juni bis Ende August) präsentiert hatte, stürzten die Papiere des US-Sportartikelherstellers um bis zu 15 Prozent ab. An den Finanzzahlen hatte es nicht gelegen. Mit einem Umsatzplus von 4 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal, einer Rohertragsmarge von 44,3 Prozent und einem Quartalsgewinn von 1,5 Milliarden US-Dollar konnten die Manager durchaus zufrieden sein.

Doch die eigentliche Nachricht, die die Anleger in Panik versetzte, hatte sich im Kleingedruckten versteckt: So war der Wert des weltweiten Lagerbestands gegenüber dem Vorjahresquartal um gleich 44 Prozent gestiegen auf rund 9,7 Milliarden Dollar; das Plus bei den in US-Lagern vorgehaltenen Nike-Artikeln lag sogar bei 65 Prozent. Mit 85 Prozent am dramatischsten stieg jedoch der Wertanteil des Lagerbestands, der für Zweit- und Großhändler in den USA bestimmt war.

Würde sich die Nachricht auf Nike beschränken, wäre sie kaum der Rede wert. Doch das Unternehmen ist kein Einzelfall. Der Lagerbestandswert im US-Einzelhandel hat sich laut den aktuellsten Zahlen von Juli im Jahresvergleich um rund 20,6 Prozent erhöht; über alle US-Branchen hinweg beträgt das Plus 17,8 Prozent. Auf den ersten Blick ließe sich unbefangen sagen, dass US-Unternehmen einfach nur immer mehr Kapital außerhalb ihrer eigentlichen Wertschöpfung einsetzen müssten in verkaufsfördernde Maßnahmen und Umsatzverluste wegen drastischer Preisnachlässe hinzunehmen haben, um ihre Lagerbestände überhaupt losschlagen zu können. Doch die Sache ist komplizierter.

Das Phänomen übervoller Lager hat längst auch den EU-Binnenmarkt erfasst, den bezogen auf die jährliche Wirtschaftsleistung von mehr

als 12 Billionen Euro größten einheitlichen Markt der Welt. Im Zeitraum von 1995 bis einschließlich Juli 2022 betrug laut Eurostat der durchschnittliche Wertzuwachs pro Quartal 16,8 Milliarden Euro bei den von europäischen Unternehmen vorgehaltenen Lagerbeständen. Das Jahr 2022 weicht extrem von diesem Wert ab: In den beiden ersten Quartalen des laufenden Jahres überstiegen die jeweiligen Wertzuwächse mit knapp 88 Milliarden Euro (Q1) sowie 84,6 Milliarden Euro (Q2) gegenüber den jeweiligen Vorjahresquartalen den Langzeitwert um mehr als das Fünffache. Die beiden jüngsten Quartale markieren gleichzeitig historisch hohe Werte.

Beunruhigende Botschaft für die Schifffahrt

Die in den großen westlichen Wirtschaftsräumen überquellenden Lager sind Symptome einer vielschichtigen Gemengelage von Faktoren, die allesamt auf sich derzeit verändernde Rahmenbedingungen im Welthandel hinweisen. Diese Entwicklungen schlagen unmittelbar auf die Containerschifffahrt durch: „Wir erleben derzeit eine Abkühlung der Weltwirtschaft und damit einhergehend eine sinkende Nachfrage nach chinesischen Exporten in Europa und Nordamerika“, sagt Clemens Schapeler, Head of Ocean Market Intelligence von Transporeon. Mit der immer mehr zu beobachtenden Entspannung der Wartezeiten vor den Häfen würden bisher gebundene Kapazitäten zudem zunehmend wieder freigesetzt.

So ist die Quote der Flottenkapazität, die im Hafen oder auf Reede liegt, laut dem britischen Schiffsmakler Clarksons Platou Anfang Oktober auf 33,9 Prozent gefallen. Im Jahr 2021 hatte der Wert durchschnittlich 34,9 Prozent betragen. Laut der britischen Marktforschungsfirma Container Trades Statistics (CTS), die ihre Daten direkt von den Linienreedereien bezieht, lagen die weltweiten Containerverladungen im August bereits um 4,2 Prozent niedriger als im Vorjahr. Am stärksten fielen die Mengen auf den Strecken Richtung Europa (minus 8,3 Prozent) und Nordamerika (minus 6,7 Prozent). Für die ersten

acht Monate ergibt sich laut CTS ein Rückgang von 1,6 Prozent gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode.

Aus der Speditionsbranche ist zu vernehmen, dass sich der Ladungseinbruch im September noch verschärft habe - ganz entgegen der gewohnten Saisonalität. „Die Lager für Konsumprodukte sind voll. Alle warten ab, keiner ordert mehr“, berichtet ein Dienstleister, der sich unter anderem auf Lieferungen von Aktionsware für Discounter konzentriert. Besonders betroffen seien Konsumprodukte bis rund 150 Euro Warenwert wie Schuhe, Textilien und Elektroartikel, darüber hinaus auch bestimmte langlebige höherwertige Produkte wie Kühlschränke und andere weiße Ware. Insgesamt seien die Buchungen für Importladung aus Fernost über alle Kunden und Branchen hinweg im September um 12 bis 13 Prozent unter Vorjahresniveau gefallen.

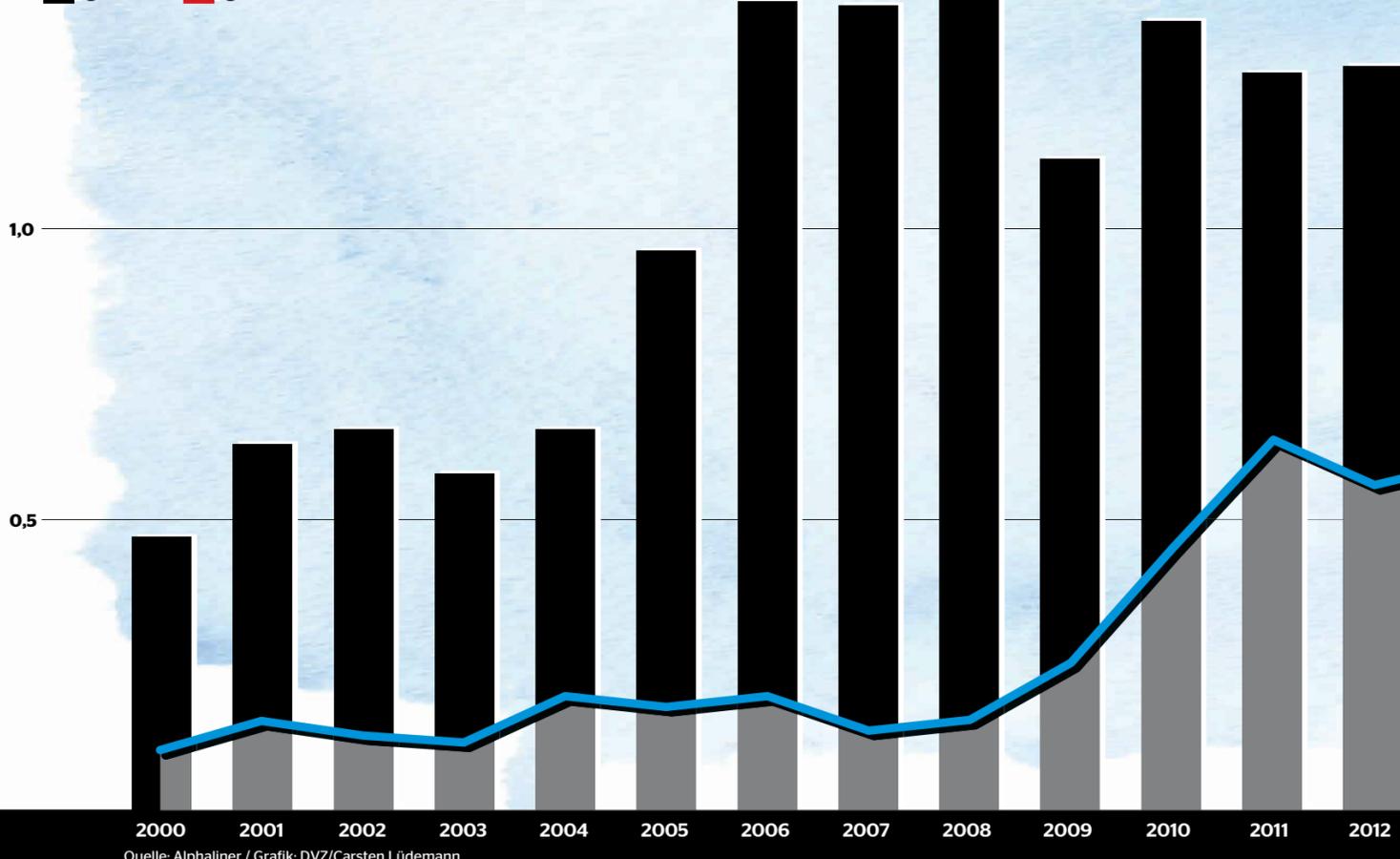
Und die Verbraucherstimmung verschlechtert sich weiter. So erreichte das HDE-Konsumbarometer im Oktober mit 84,14 Punkten erneut ein Allzeittief. In der ersten Pandemiewelle im Frühjahr 2020 fiel es nur auf 90,53 Punkte ab.

Die Containerreedereien trifft die hartnäckige Nachfrageschwäche, die wegen der zugrunde liegenden negativen globalen Trends nicht von kurzer Dauer sein wird, umso härter, als sie in eine Phase fällt, in der die Kapazität im Zuge massiver Schiffsbestellungen absehbar stark zunehmen wird. Denn die Menge georderter Stellplatzkapazität hat zum dritten Quartal des laufenden Jahres mit 7,36 Millionen TEU den seit 15 Jahren gültigen Rekordwert überschritten. Dies ergibt die Analyse von Daten des Marktforschers und Beratungsunternehmens Braemar. Im vierten Quartal 2007, in das der Beginn der Weltfinanzkrise fällt, hatte die von Carriern bestellte Tonnage die historische Marke von 6,86 Millionen TEU erreicht. Der Anteil der bestellten an der bestehenden Kapazität (Orderbook to Fleet Ratio) liegt mittlerweile bei 30 Prozent; das ist gegenüber dem Vorjahresquartal ein Plus von rund 8 Prozentpunkten sowie eine Verdreifachung im Vergleich mit 2020.

Schifffahrt steht vor Kapazitätsüberhang

Immer mehr und immer größer

■ **Schiffsbestellungen**
 ■ **Gesamtkapazität in Mio. TEU pro Jahr**
 ■ **geliefert** ■ **geordert**



Quelle: Alphaliner / Grafik: DVZ/Carsten Lüdemann

So verändern sich die Vorzeichen dramatisch, die in den vergangenen zwei Jahren vorherrschten: Während die Containerreedereien, vor allem 2021 und 2022, im Zuge von extremer Nachfrage, knapper Kapazitäten und haushohen Frachtraten goldene Zeiten erlebten und historisch hohe Gewinne erzielten, wendet sich die Lage immer mehr zugunsten der verladenden Wirtschaft. Aktuell werden die Ladungsmengen noch durch Bestellungen für Industrieprodukte, Halbwaren und Rohstoffe gestützt, weil das verarbeitende Gewerbe nach den Lieferkettenengpässen der letzten zwei Jahre noch dabei ist, seine Vorräte aufzustocken. Aber auch dort verschlechtert sich das Geschäftsklima zusehends. Der weltweite Einkaufsmanagerindex von J.P. Morgan und S&P für das verarbeitende Gewerbe rutschte im September mit 49,8 Punkten unter die neutrale Schwelle von 50. Sehr stark gab die Kennzahl für „neue Exportaufträge“ nach, aus denen sich das See- und Luftfrachtgeschäft speist: von 47,0 auf 45,9.

Besonders misslich für die Linienreedereien: Die schwächelnde Nachfrage trifft auf ein wachsendes Angebot an Laderaum. Noch bevor 2023 die große Ablieferungswelle für Schiffsneubauten einsetzt, schwillt die verfügbare Kapazität aufgrund von Produktivitätsverbesserungen an. Bei den Transportlaufzeiten sind bereits wesentliche Verbesserungen zu verzeichnen. Laut der Spedition Flexport lag die durchschnittliche Laufzeit für Frachtgut auf der Strecke von Fernost nach Nordeuropa in der ersten Oktoberhälfte bei 93 Tagen, gegenüber 122 Tagen im April. Bis zum Frühsommer herrschte nach Einschätzung von Branchenanalysten noch Vollaustattung in der Linienschifffahrt. Als Resultat der schwächeren Nachfrage und der verbesserten Umschlagproduktivität wächst der Anteil der leeren Stellplätze im Export aus Fernost stetig an, wie die Research-Firma Linerlytica aus Hongkong berichtet. Demnach tendiert die Auslastung der Schiffe ab dem letzten Ladehafen in China auf der Route nach Europa gen 85 Prozent, ostgehend nach Nordamerika sogar nur gen 80 Prozent.

Der rasante Verfall der Frachtraten in den vergangenen Monaten ist ein deutliches Indiz dafür, wie massiv der Druck aufgrund von Überkapazität ist. Der Shanghai Index SCFI, der die Spotraten auf 13 Routen ab Chinas größtem Containerhafen abbildet, fiel seit Jahresanfang um 64 Prozent von über 5.000 auf rund 1.800 Dollar/TEU. Wenn der Trend anhält, ist das Rateniveau in den kommenden Monaten zurück auf dem Durchschnittslevel von 1.000 Dollar/TEU vor der Corona-Pandemie. Dabei war es bis vor kurzem mehr oder weniger Konsens unter Carriern, Logistikern und Verladern, dass die Raten nie wieder auf ihr altes Niveau zurückkehren werden. Auf den traditionell schlechter ausgelasteten Backhaul-Routen ist dies bereits der Fall. Von Nordeuropa nach China können Kunden längst wieder zu Dumpingpreisen von 300 bis 400 Dollar/FEU buchen.

Kontrakte bergen mögliche Konflikte

Kurzfristig dürfte der Markteinbruch die Carrier noch nicht mit voller Wucht treffen, da sie den historischen Boom dazu genutzt haben, einen noch größeren Teil der Ladung in langfristiges Kontraktgeschäft zu verwandeln. Bei Maersk soll die Quote inzwischen bei 70 Prozent liegen. Ob die Kontrakte Bestand haben, ist jedoch die große Frage. In früheren Zyklen haben Verloader und Spediteure im fallenden Markt häufig aufgehört, Ladung auf alten teuren Kontrakten zu buchen, und stattdessen neue Verträge verhandelt oder auf Spotbasis gebucht. Eine Ausnahme bildet Insidern zufolge der Transpazifik-Trade mit seinen strengeren Verträgen und Vereinbarungen zu Fehlfracht (Deadfreight) bei Unterschreiten der Mindestladungsmengen seitens der Kunden.

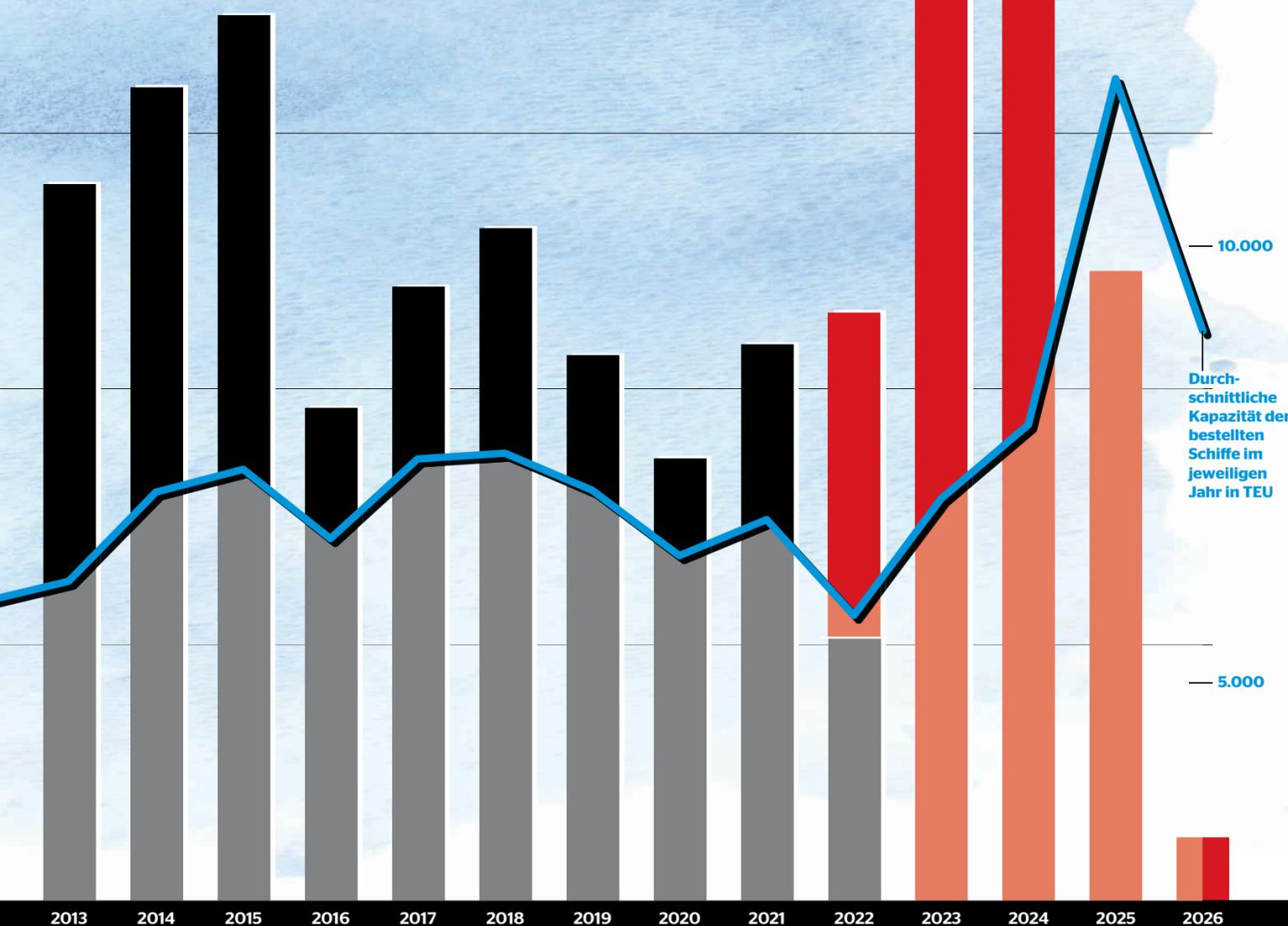
Nach Einschätzung von Hans J. Willam, Inhaber der Beratungsfirma Worldwide Consultants in Logistics (WCL), droht sich die Geschichte zu wiederholen. Er wisse von Fällen, in denen Großverlader auch diesmal zugesicherte Kontrakt-Ladungsmengen in den Spotmarkt gegeben hätten. Ein anderer Marktinsider sagt, dass erste Kunden sich gegen Zahlung von Pönalen

aus Kontrakten für Asien-Europa-Ladung herausgewunden hätten. „Denn Einsparungen, die sie daraufhin im Spotmarkt erzielen, übertreffen das Strafgeld um ein Vielfaches.“ Andere meinen, dass sich das Thema sowieso binnen weniger Monate erledigt haben dürfte: Viele Verträge liefen schon zu Jahresende aus, und durch Neuausschreibung in den kommenden Wochen und Monaten könnten die Kunden schon für 2023 Anpassungen auf niedrigerem Level erzielen.

Die Aussichten für das kommende Jahr spielen den Verladern sicher in die Karten. Die Welthandelsorganisation (WTO) geht für 2023 nur noch von einem Wachstum des Welthandels von 1 Prozent aus – allerdings nur wertmäßig; wie es volumenmäßig wird, bleibt abzuwarten. Clarksons Platou geht bislang von einer Zunahme der Transportnachfrage um 1,7 Prozent (in TEU-Meilen) aus, warnt aber vor den Abwärtsrisiken. In jedem Fall wird der Flottenzuwachs das Ladungswachstum wohl erheblich übersteigen. Die für 2023 und 2024 zu erwartenden Neubauablieferungen sollen einen Umfang von mindestens 6 Prozent der in Fahrt befindlichen Kapazität haben.

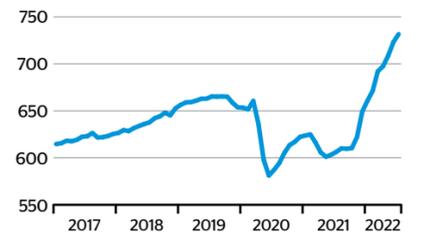
MEINUNG SEITE 2

Eine Flut von in Boomzeiten geordneten Containerschiffen wird ab dem kommenden Jahr über den Markt hereinbrechen. Die sich absehbar im Zuge der globalen Krisen abschwächende Nachfrage könnte die Branche in eine sehr prekäre Lage bringen.



Die Lager in den USA laufen über

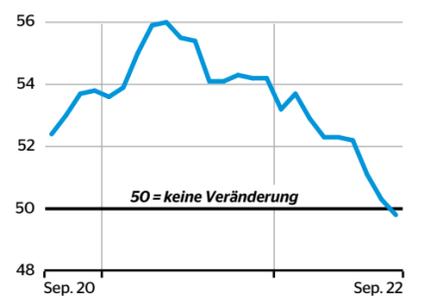
Wert der Einzelhandelsbestände in Mrd. USD*



* saisonbereinigt; Quelle: U.S. Census Bureau / Grafik: DVZ

Die Zuversicht schwindet

Globaler Einkaufsmanagerindex (EMI) in der Industrie

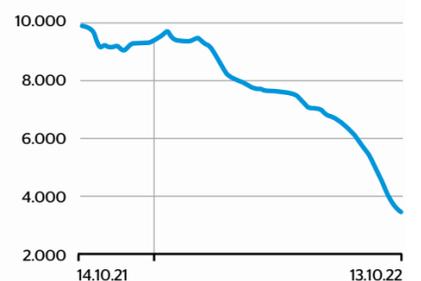


Quelle: JP Morgan Chase, S&P Global / Grafik: DVZ

Während die Lagerbestände der US-amerikanischen Einzelhändler inzwischen historisch hohe Niveaus erreichen (siehe oberste Grafik), deutet auch das verarbeitende Gewerbe weltweit auf eine zunehmende Eintrübung der Nachfrage hin. Der Gesamtindex fiel im September des laufenden Jahres zum ersten Mal seit längerem unter den Wert von 50.

Spotraten in freiem Fall

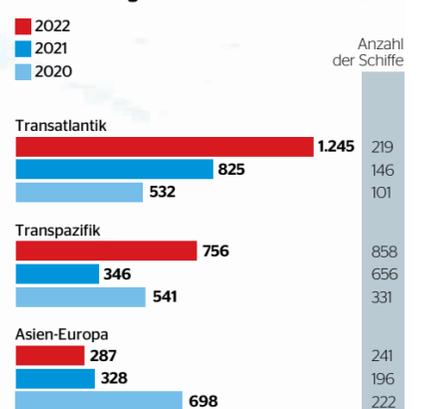
Drewry World Container Index in USD/FEU



Quelle: Drewry / Grafik: DVZ

Kapazitätsverknappung auf Hochtouren

Gestrichene Abfahrten (Blank Sailings) auf den maßgeblichen Trades in Tsd. TEU



Quelle: Sea-Intelligence / Grafik: DVZ

Die Containerreedereien nehmen immer mehr Stellplatzkapazität aus dem Markt, um sich gegen die schwindende Nachfrage zu stemmen. Dieses vor allem zu Beginn der Corona-Pandemie sehr erfolgreich praktizierte Kapazitätsmanagement vermag allerdings nicht, den drastischen Verfall des Spotraten-niveaus entscheidend zu bremsen.

Dr.-Ing. E.h. Bernard Krone

1940 – 2022



Mit großem Respekt nehmen wir Abschied von einem besonderen Menschen und herausragenden Unternehmer.

Wir werden unserem LEO-Preisträger der ersten Stunde immer ein würdiges Andenken bewahren.

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung



Die Logistikweisen bei ihrem Herbstgipfel in Baden-Baden, den die DVZ exklusiv begleitet hat.

FOTOS: JULIA PFEIFER PHOTOGRAPHY

Handeln auf allen Ebenen

Von Robert Kümmerlen

Die Logistikweisen tagten Ende September in Baden-Baden. Anders als bei den Herbsttreffen des Gremiums in der Vergangenheit stand dieses Mal keine Prognose für das kommende Jahr im Mittelpunkt. Denn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind zu unsicher, um eine verlässliche Voraussage über die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik zu treffen. Daher erarbeitete die Expertenrunde Ansätze, wie sich Unternehmen auf die derzeitige Situation und die kommenden Monate einstellen können. Das Gremium bildeten in Baden-Baden Vertreter aus Industrie, Handel, Dienstleistung, Beratung und Wissenschaft.

Derzeit sind in den Betrieben vor allem Nachfrageunsicherheit, Fachkräftemangel und Kostendruck zu spüren. Der nachlassenden Nachfrage aus Industrie und Handel könnten Dienstleister mit einer stärkeren Auftraggeberbindung begegnen, empfehlen die Logistikexperten. Die Kundenbeziehungen müssten dem volatilen Marktumfeld angepasst werden. Das bedeutet beispielsweise eine Flexibilisierung von Verträgen.

„Just in time“ heißt nicht „sofort“ Vor dem Hintergrund der Lieferkettenprobleme sollte „just in time“ nicht mehr gleichgesetzt werden mit „sofort“. Notwendig sei eher eine kundenzentrierte Gestaltung der Services, welche die Lieferfähigkeit und somit Produktionssicherheit gewährleistet. Außerdem sollten Partnerschaften angestrebt werden, die ein „belastbares Forecasting durch akteursübergreifende Transparenz“ ermöglichen. Insgesamt sollten Produktion, Logistik und Handel stärker verzahnt werden.

Eine zentrale Frage ist sicherlich, wie dem Kostendruck standgehalten werden kann. Konzentration auf das Kerngeschäft durch produktivitätssteigernde Investitionen ist ein Ansatz, den die Logistikweisen empfehlen. Gemeint sind Investitionen in Automatisierung,

Unternehmen spüren Nachfrageunsicherheit, Fachkräftemangel und Kostendruck. Für Wirtschaft und Politik haben die **Logistikweisen** nun Empfehlungen formuliert.

0,5

Prozent reales Wachstum wird für die Logistikwirtschaft in diesem Jahr prognostiziert.

Quelle: Logistikweisen



Prof. Christian Kille ist für die Methodik des Expertenrats verantwortlich.

Digitalisierung, Energiesparmaßnahmen und Personal. Zugleich müsse ein stärkeres Kostenbewusstsein bei allen Beschäftigten erreicht werden. Dazu ist die Belegschaft in Unternehmens- und Kostenentwicklung mit offener und transparenter Kommunikation einzubinden. Ideenbörsen können von innen heraus zu Lösungen führen, die sehr gut zum Unternehmen passen. Kostentreiber sind zu identifizieren und Maßnahmen dagegen zu ergreifen. Weitere Ansätze können mobiles Arbeiten, Homeoffice und eine Reduzierung der Büroflächen sein.

Allerdings darf man durch überzogene Sparmaßnahmen auch kein Personal verprellen – gerade in Zeiten, in denen Fachkräfte schwer zu finden sind, mahnen die Experten. Vielmehr sollten die Unternehmen attraktive Rahmenbedingungen schaffen. Für das Fahrpersonal kann beispielsweise die Umsetzung von Trailerkonzepten oder zeitlich stärker entkoppelten Ladezeiten sinnvoll sein. Insgesamt ist eine größere Wertschätzung der Beschäftigten ratsam. Dazu gehört mitunter, Mitarbeiter bei der Suche nach einer Unterkunft oder Behördengängen zu unterstützen.

Unternehmen sollten eine beschäftigtenorientierte Personalstrategie umsetzen. Dazu gehören Recruiting-Ansätze, die differenziert sind nach Generationen und Potenzialgruppen wie Quereinsteiger oder ausländische Fachkräfte. Perspektiven durch Aus- und Weiterbildung sollten ebenso gegeben sein wie differenzierte Bindungsprogramme. Zu einer modernen Unternehmenskultur zählen nach Einschätzung des Expertenkreises ein Wandel des Führungsverständnisses, transparente Kommunikation und die Einbindung der Beschäftigten in Entscheidungen.

Für die Politiker haben die Logistikweisen ebenfalls einige Ratschläge. Grundsätzlich werden von der Politik gezieltere und schnellere Entscheidungen erwartet. Konkret heißt das, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen, um die langfristige Planungssicherheit des Logistikstandorts Deutschland

zu gewährleisten. Entscheidungen sollten vermehrt die Parlamente treffen und nicht die Gerichte, fordern die Logistikweisen.

Auf allen Ebenen werden mehr Planungskapazitäten benötigt. Infrastrukturprojekte sollten mittels eines durchgängigen Zweischichtbetriebs schneller umgesetzt werden. Ergänzend kann ein intelligentes Baustellenmanagement mit Abstimmung zwischen Straße und Schiene dazu beitragen, die knappen Ressourcen optimal einzusetzen. Ferner wird der Ausbau der Digitalisierung in ländlichen Gebieten mit logistischen Aktivitäten für ein zeitgemäßes Verkehrsmanagement angemahnt.

Mehr Zustimmung angestrebt

Ebenso sollte der Aufbau von Ladeinfrastruktur für E- und H2-Fahrzeuge in Kooperation mit privaten Unternehmen schneller geschehen. Um mehr Zustimmung in der Öffentlichkeit für Infrastrukturprojekte zu gewinnen, bräuchten Kommunen Leitfäden. Ferner müsse auf Bundesebene die Abstimmung zwischen Verkehrs- und Wirtschaftsministerium verbessert werden.

Planungssicherheit benötigen die Akteure der Logistik zudem hinsichtlich des Lieferkettengesetzes. Diesbezüglich ist den Logistikweisen zufolge die Formulierung konkreter und differenzierter Anforderungen seitens der Politik notwendig.

Weitere zentrale Empfehlung an die Politik ist, die Energiesicherheit in der Logistik zu gewährleisten (Energiepakt Logistik). Schwerpunkt sollte dabei auf kleinen und mittleren Unternehmen liegen. Die Modernisierung bestehender Logistikimmobilien und Fahrzeuge sollte die Politik verstärkt unterstützen. Und auch gegen den Fachkräftemangel sollte die Politik engagierter vorgehen, beispielsweise durch einen – nicht näher definierten – Ausbildungspakt Logistik oder eine gezielte Zuwanderung in Form eines Einwanderungsgesetzes.

Der Wirtschaftsbereich Logistik spürt derzeit die drohende Rezession und bestehende Inflation deutlich. Nach Einschätzung der Logistikweisen wächst die Logistik 2022 aufgrund steigender Kosten und Preise zwar nominal um 8,5 Prozent. Die reale Steigerung ist allerdings mit 0,5 Prozent nur gering. Im kommenden Frühjahr will das Gremium eine Prognose für 2023 abgeben.

ANZEIGE

QCS Quick Cargo Service GmbH
International Logistics

FLY IT? QUICK IT.
LUFTFRACHT WELTWEIT

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

Hartrodt kauft in Italien zu

SPEDITION Hartrodt hat über ihr italienisches Tochterunternehmen Hartrodt Italiana die Spedition Fratelli Gambetta gekauft. Das Unternehmen wurde 1965 von Gerolamo und Arturo Gambetta in Genua gegründet und wird bis heute vom Sohn eines der Gründer und dessen Frau Elisabetta geführt. Fratelli Gambetta verzeichnete im vergangenen Jahr einen Umsatz von 3,1 Millionen Euro. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Plus von 24 Prozent. Das italienische Tochterunternehmen von Hartrodt ist seit 1960 in Italien tätig. Maurizio Fasce, Geschäftsführer der deutschen Gruppe für den Mittelmeerraum und Afrika, hob hervor, dass die Transaktion insbesondere das internationale Netz von mehr als 120 Niederlassungen mit dem lokalen Markt verbinde. (ol)

Neuzugänge für Online-Verbund

STÜCKGUT Der Stückgutverbund Online Systemlogistik (OSL) hat zwei neue Partner: Die Oneflow GmbH, Ratingen, und die Niederlassung Gingen an der Fils der Spedition H. von Wirth ergänzen das Netz, teilt die Kooperation mit.

Oneflow ist seit kurzem für die Region östlich von Düsseldorf zwischen Ratingen und Hilden zuständig. Dort war zuvor die Spedition Kleine tätig, die Ende 2022 bei OSL ausscheidet.

H. von Wirth mit Hauptsitz in Stuttgart hat im Oktober über die Gingenener Niederlassung das Gebiet zwischen Stuttgart und Ulm übernommen. In der Region konnte durch den neuen Partner die Gebietsaufteilung optimiert werden, betont OSL-Prokuristin Verena Käuper. Stuttgarter Partner bleibt unverändert LSU Schäberle. (la)

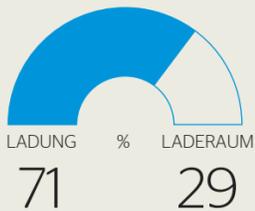
Royal Mail will Jobs streichen

KEP Der britische KEP-Dienstleister steckt tief in den roten Zahlen. Zudem streiken die Mitarbeiter seit dem Sommer immer wieder, um höhere Löhne auszuhandeln. Royal Mail droht nun, bis zum kommenden August 6.000 Stellen abzubauen.

Royal Mail hatte im ersten Halbjahr 219 Millionen Pfund (190 Millionen Euro) Verlust verbucht. Um wieder aus dem Minus zu klettern, hatten die Briten signifikante operative Veränderungen angekündigt, die aber aufgrund des andauernden Arbeitskampfes nicht umgesetzt werden könnten. „Jeder Streiktag schwächt unsere finanzielle Situation“, sagt Unternehmenschef Simon Thompson.

Die Gewerkschaft Communication Workers Union (CWU) hat im Streit um höhere Löhne indessen erneut zum Streik aufgerufen. (wes)

Transportbarometer



Die Nachfrage bröckelt weiter

Ist das der Beginn des Abschwungs im europäischen Straßengüterverkehr oder der Ferienzeit geschuldet? Das aktuelle Timocom-Barometer jedenfalls zeigt die zweite Woche in Folge einen Nachfrageerückgang. Und mit 5 Prozentpunkten auf nunmehr ein Verhältnis von europaweit 71:29 Prozent (Ladungs- zu Kapazitätsangeboten) fällt er kräftig aus. Das Minus basiert vor allem auf einem Rückgang im innerdeutschen Verkehr, auch wenn dort unverändert noch Laderaum-mangel herrscht. Aber auf allen untersuchten internationalen Strecken von und nach Deutschland hat sich der Laderaum-überhang in den vergangenen Tagen verstärkt. (la)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland	
28	72	A	56
20	80	B	64
10	90	BG	15
14	86	CH	11
18	82	CZ	78
78	22	D	78
5	95	DK	34
20	80	E	6
38	62	F	28
7	93	GB	22
21	79	H	27
23	77	I	34
22	78	NL	65
28	72	PL	80

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



DFDS will Teil von Ekol kaufen

Der dänische Konzern bestätigt Interesse an internationalen **Straßentransportaktivitäten**

Von Amelie Bauer und Jan Peter Naumann

Was im Juni dieses Jahres noch gerüchteweise von türkischen Medien verbreitet wurde, hat sich jetzt bestätigt. Der dänische Logistik- und Schifffahrtskonzern DFDS hat eigenen Angaben zufolge Verhandlungen mit dem türkischen Unternehmen Ekol eingeleitet. Ziel sei es, die mögliche Übernahme der internationalen Straßentransportaktivitäten von Ekol Logistics zu prüfen.

„Wir haben Kontakt zu den türkischen Wettbewerbsbehörden aufgenommen, um deren Stellungnahme zu einer möglichen Übernahme einzuholen“, bestätigt DFDS-CEO Torben Carlsen gegenüber der DVZ. In der Türkei sei es üblich und möglich, einen Antrag auf Genehmigung zu stellen, bevor die Bedingungen und Dokumente der Transaktion fertiggestellt sind, erläutert Carlsen das Vorgehen. „Das Verfahren nimmt Zeit in Anspruch, und ich rechne mit einer mehrmonatigen Prüfung.“

In einer Mitteilung an Investoren heißt es, dass der strategische Dialog zur Übernahme darauf abziele, „den Handel zu erleichtern und das Kundenangebot zu verbessern“. Weiter teilt DFDS mit: „In Anbetracht der geopolitischen Entwicklungen und der Sicherheit und Stabilität der Lieferkette erwarten wir, dass die Produktionskapazitäten der Türkei und der Handel mit Europa in den kommenden Jahren weiter wachsen werden.“

Den Grundstein dafür, an dieser Entwicklung teilzuhaben, legte DFDS 2018. Damals stieg der Konzern aus Kopenhagen in das türkische Unternehmen UN Ro-Ro ein und verschaffte sich so den Zugang zum attraktiven Frachtverkehr über das Mittelmeer. Seit damals wurden etliche Schritte unternommen, um die türkische Export- und Transportindustrie zu unterstützen, so Selcuk Boztepe, Senior Vice President und Leiter der Business Unit Mediterranean bei DFDS. „Wir haben Schiffe verlängert, um unseren Kunden mehr Kapazität bieten zu können, und wir haben in Umwelttechnik investiert, um die Flotte an die neuen, ab 2020 geltenden Umweltbestimmungen anzupassen. DFDS hat zudem ein neues IT-Entwicklungszentrum in Istanbul



Die international tätige Ekol Group bietet Logistiklösungen für den Frachttransport zwischen der Türkei und Europa an.

eingesetzt, das dem Konzern neue Mitarbeiter in der Türkei gebracht hat.“

In dem Frachtfährenetz, das den Handel zwischen der Türkei und mehreren europäischen Märkten über Routen nach Italien, Frankreich und Spanien erleichtert, werden hauptsächlich unbegleitete Anhänger für türkische Spediteure und Fuhrunternehmen befördert. Über die Südhäfen gibt es intermodale Anschlussverkehre zu Zielen in der EU und Großbritannien.

DFDS und das Unternehmen Primerail bieten unter anderem intermodale Verkehre von Sète in Südfrankreich nach Köln. Großer Kunde auf der Verbindung ist Ekol Logistics. Die Linie bietet eine

60

Prozent des Umsatzes erwirtschaftet Ekol mit internationalen Straßentransporten.

Quelle: Ekol

alternative Route von der Türkei ins Rheinland.

Sollte der beabsichtigten Übernahme von Ekol Logistics die Genehmigung durch die türkischen Behörden erteilt werden, würde DFDS in der Mittelmeerregion ein ähnliches Geschäftsmodell aufbauen wie im nördlichen Europa: eine Kombination aus Logistik auf der Straße und Fährverkehren. „Ekol Logistics wäre dann Teil der Unternehmenssparte Logistik“, sagt Carlsen.

Vor allem dieses Standbein hat DFDS zuletzt durch Übernahmen verstärkt. Erst im Juli wurden die internationalen Aktivitäten mit dem Kauf von Lucey Transport Logistics Limited in Irland ausgeweitet. DFDS sichert sich den Zugriff auf ein Vertriebszentrum in Dublin sowie regionale Depots an wichtigen Standorten in ganz Irland und das Landverkehrsgeschäft von Lucey mit rund 400 Trailern.

Im vergangenen Jahr machte DFDS mit dem Erwerb der HSF Logistics Group (HSF) aus den Niederlanden einen großen Schritt auf dem Markt für temperaturgeführte Güter.

Unter dem HSF-Dach vereinigt sind die Marken Eurofresh mit Schwerpunkt Deutschland sowie N&K Spedition und Skive Køletransport in Dänemark.

Die 1990 von Ahmet Musul gegründete Ekol Group beschäftigt etwa 6.200 Mitarbeiter. 5.000 von ihnen arbeiten in der Türkei, wo Ekol in 20 Städten und 36 Niederlassungen vertreten ist. 60 Prozent des Umsatzes werden mit internationalen Straßentransporten erwirtschaftet.

Im Ausland unterhält das Unternehmen 85 eigene Standorte in 13 Ländern, darunter Deutschland, Frankreich und Schweden. Die internationalen Aktivitäten mit einem Umsatz von rund 430 Millionen Euro konzentrieren sich auf die Bereitstellung von Transport- und Logistiklösungen für Fracht zwischen der Türkei und Europa. Dazu gehören Spedition, Transport, Lagerung, Zollabfertigung und Lieferkettenmanagement. Zu den wichtigsten Kunden gehören Unternehmen aus der Automobil- und Textilbranche.

ANZEIGE

THE LAB
 NEW IDEAS FOR LAST MILE LOGISTICS
 Urbane Logistik neu gestalten!

SAVE THE DATE!

VERANSTALTER: WHAT CITIES WANT
 UNTERSTÜTZT VON: BUNDESVERBAND PAKET & EXPRESS LOGISTIK DIETEK
 SPONSOREN: DSTGB DVZ JLL GLS SMARTLANE

23.11.2022 | DIGITAL HUB LOGISTICS HAMBURG
 www.dvz.de/wcw2022

Leiharbeit könnte teuer werden

Beim **Europäischen Gerichtshof** steht ein Urteil zur Arbeitnehmerüberlassung an

Von Anja Falkenstein

In der Logistik greift man gern auf Unterstützung von außen zurück. Von rund 833.000 Leiharbeitnehmern im vergangenen Jahr gingen etwa 250.000 einer Beschäftigung in dieser Branche nach, etwa als Lager- oder Transportarbeiter. Tendenz steigend. „Auch der demografische Wandel arbeitet gegen Wachstumsbranchen wie die Logistik“, gibt Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, zu bedenken. „Hier muss mit einem Bündel aus betrieblichen und ordnungspolitischen Maßnahmen gegengesteuert werden, zu denen auch der flexible Einsatz von Zeitarbeitskräften gehört - gerade in Krisenzeiten mit konjunkturellen Schwankungen.“

Tatsächlich gibt es zur Kompensation von kurzfristigen Personalausfällen und zur Bewältigung saisonaler Peaks kaum eine Alternative zur Leih-/Zeitarbeit. Wenn schnell und kostengünstig Kräfte gebraucht werden, die direkt in die Betriebsabläufe des Unternehmens integriert sind, intensiv mit dem Stammpersonal zusammenarbeiten und in gleichem Maß den Weisungen des Arbeitgebers unterstellt sein sollen (so die Kriterien der Gerichte), wird zumeist auf Fremdpersonal von Zeitarbeitsfirmen zurückgegriffen.

Drakonische Rechtsfolgen

Die Arbeitnehmerüberlassung, wie die Leiharbeit im Gesetz heißt, ist rechtlich streng reguliert, „zum Sozialschutz der temporär Beschäftigten und zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs“, wie DSLV-Geschäftsführer Huster betont. Für die juristische Bewertung ist dabei immer der gelebte Alltag in den Betrieben ausschlaggebend - nicht das, was auf dem Papier steht. Im Falle einer fehlgeschlagenen Arbeitnehmerüberlassung - etwa mangels einer Verleiherlaubnis oder bei festgestellter Scheinselbstständigkeit sogenannter Freelancer oder Flexworker - drohen drakonische Rechtsfolgen.

Die früher oft verwendeten Werkverträge mit Externen sind mittlerweile tabu. Bei genauer Betrachtung waren die eingesetzten Arbeiter nach den Kriterien der Rechtsprechung oftmals lupenreine Leiharbeiter - nur ohne deren Rechte. Denn nach dem sogenannten Equal-Pay- und Equal-Treatment-Grundsatz müssen Leiharbeiter im konkreten Betrieb zu den gleichen Arbeitsbedingungen beschäftigt werden wie das Stammpersonal, insbesondere in Bezug auf den Lohn, aber auch hinsichtlich Urlaub und Arbeitszeit.



Leiharbeit - hier ein Symbolbild - ist vor allem im Lagerbereich üblich. Der Kostenvorteil steht auf der Kippe.

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit, diesem Leitgedanken könnte der Europäische Gerichtshof (EuGH) jetzt noch mehr Geltung verschaffen. Denn er hat einen Fall aus Deutschland zu entscheiden, in dem es um die Bezahlung von Leiharbeitern und um tarifvertragliche Ausgleichsleistungen geht.



Der demografische Wandel arbeitet gegen Wachstumsbranchen wie die Logistik.

Frank Huster, Hauptgeschäftsführer DSLV

Dem Verfahren liegt eine Vergütungsklage einer Frau zugrunde, die bei einem Personaldienstleister als Leiharbeiterin beschäftigt war und von dort an ein Einzelhandelsunternehmen „ausgeliehen“ wurde. Sie erhielt einen Stundenlohn von 9,23 Euro, die Stammarbeitnehmer des Betriebs verdienen dagegen 13,64 Euro. „Das Gesetz sieht die Möglichkeit vor, vom Equal-Pay-Grundsatz unter bestimmten Voraussetzungen

durch Tarifvertrag abzuweichen und eine geringere Vergütung zu gewähren“, erläutert Rechtsanwalt Thomas Niklas, Fachanwalt für Arbeitsrecht bei Küttner Rechtsanwälte, Köln. „Der Generalanwalt des EuGH hat in seinem Schlussantrag aber betont, Voraussetzung für eine zulässige Abweichung sei stets, dass solche Tarifverträge hierzu in einem angemessenen Verhältnis stehende Ausgleichsvorteile gewähren müssten.“

Ausgleich nicht definiert

Wenn also schon weniger Lohn, dann muss der Tarifvertrag wenigstens einen Ausgleich für die Schlechterstellung vorsehen, so die Forderung von EuGH-Generalanwalt Anthony Collins, der damit einen „Gesamtzuschuss“ der Leiharbeiter sicherstellen will. Was unter entsprechenden Ausgleichsleistungen zu verstehen ist? „Das lässt der Generalanwalt offen; es ist am EuGH, dies zu konkretisieren, wenn er dem Antrag folgt“, lautet die Einschätzung von Arbeitsrechtler Niklas. „Eine theoretische Möglichkeit wären etwa höhere Urlaubsansprüche.“

Zwar sind die Schlussanträge des Generalanwalts, der diese nicht als Vertreter einer Prozesspartei, sondern unabhängig und neutral stellt, für das Gericht nicht bindend.

„Allerdings folgt der EuGH diesen Anträgen meistens, so dass mit dem Schlussantrag aus dem Monat Juli 2022 zumindest die Richtung feststeht, wo die Reise hingehet“, sagt Niklas und rechnet mit einer baldigen Entscheidung aus Luxemburg.

Da der Interessenverband Deutscher Zeitarbeitsunternehmen mit vielen DGB-Gewerkschaften, darunter Verdi, Tarifverträge geschlossen hat, die eine Abweichung vom Gleicher-Lohn-Grundsatz vorsehen, müssten diese alle auf den Prüfstand, notfalls vor die deutschen Arbeitsgerichte. Zwar betont DSLV-Hauptgeschäftsführer Huster: „Am Grundsatz der politisch akzeptierten Tarifautonomie von Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften sollte stets festgehalten werden.“ Tatsächlich ist mittelfristig aber kaum eine andere Folge des zu erwartenden EuGH-Spruchs denkbar als der komplette Wegfall der Möglichkeit, per Tarifvertrag geringere Löhne zuzulassen.

Eine Verteuerung der Zeitarbeit wäre die Folge. „Damit bliebe als Vorteil der Beschäftigung von Leiharbeitnehmern nur die größere Flexibilität“, bestätigt Anwalt Niklas. Im Schnitt verdienen laut Bundesagentur für Arbeit temporär Beschäftigte 40 Prozent weniger als Festangestellte. (rok)

ANZEIGE



Weniger Boxen in Antwerpen

HÄFEN Nach neun Monaten meldet der Hafen Antwerpen-Brügge einen deutlichen Einbruch des Containerverkehrs. 10,2 Millionen TEU bedeuten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Minus von 5 Prozent. Bei der Tonnage waren es sogar 8,8 Prozent weniger. Der Rückgang sei auf die anhaltende Störung der Containerlogistik und die Auswirkungen des Konflikts in der Ukraine zurückzuführen, teilte der Hafen mit. Obwohl die betrieblichen Herausforderungen langsam abnehmen, werde sich der stark gestörte Container-Linienverkehr voraussichtlich erst im ersten Quartal 2023 wieder normalisieren, so die Einschätzung. Weil es in den übrigen Segmenten des Seegüterumschlags besser lief, erzielte der Hafenverbund ein leichtes Plus (0,8 Prozent) beim Gesamtumschlag (217,4 Millionen Tonnen). (jpn)

ANZEIGE



Cargolux kauft neue Frachter

LUFTFRACHT Cargolux hat mit dem US-amerikanischen Flugzeugbauer Boeing einen Kaufvertrag über zehn Frachter des Typs 777-8 abgeschlossen mit der Option für sechs weitere Flugzeuge. Die Entscheidung für den neuesten Frachter von Boeing wurde bereits auf der diesjährigen Farnborough International Airshow im Juli bekanntgegeben. Mit den neuen Frachtern ersetzt Cargolux künftig die bisherige 747-400-Frachterflotte.

Boeing hat den 777-8-Frachter im Januar 2022 auf den Markt gebracht. Das Flugzeug verfügt über nahezu identische Nutzlast- und Reichweitenfähigkeiten wie der 747-400-Frachter und bietet gleichzeitig eine um 30 Prozent bessere Treibstoffeffizienz und Emissionswerte sowie 25 Prozent niedrigere Betriebskosten pro Tonne. (fw/ol)

ANZEIGE



Wir unterstützen die Aktion,

weil Logistik im ständigen Wandel ist. Die Leschaco Gruppe, als Teil der Logistikwelt, hat schon viele Veränderungen erlebt, doch jetzt ist eine ganz besondere Zeit für uns. Es ist unser Ziel, uns als wertorientiertes hanseatisches Familienunternehmen weiterzuentwickeln und zukunftsfest zu machen. Unsere strategisch globale Ausrichtung widmet sich den Herausforderungen der kommenden Jahre - innerhalb unseres Unternehmens und innerhalb der Logistikbranche.“

Constantin Conrad, CDO der Leschaco Gruppe (Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG)



Forwarding is our passion. Since 1879.

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

BLG stellt Sparte neu auf

KONTRAKTLOGISTIK Die BLG Logistics Group hat ihren Geschäftsbereich Contract neu strukturiert. Die Kontraktlogistik-Sparte gliedert sich nun in drei Säulen: Contract Operations, Customer & Business Development und Performance Support, wie der Konzern mitteilt. Damit verabschiedete sich das Unternehmen von der bisherigen Untergliederung in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik.

„Mit der organisatorischen Neuaufstellung werden wir unsere Stärken betonen, Potenziale noch besser nutzen und insgesamt agiler werden“, sagt BLG-Vorstand und Kontraktlogistik-Chef Matthias Magnor.

Der Dienstleister ist in der Kontraktlogistik an etwa 40 Standorten tätig. Die Standorte und Länder werden künftig in einer Regionalstruktur geführt. „Damit ist das BLG-Team noch näher am Kunden und wird noch unternehmerischer handeln“, heißt es. Ein weiteres Ziel sei es, sich zukunfts- und wettbewerbsfähig aufzustellen. Zudem würden die Themen Technologie und Nachhaltigkeit stärker organisatorisch verankert.

In der Sparte erbringt das Unternehmen Services in der Beschaffung, Produktion und Distribution sowie in der Retouren- und Ersatzteillogistik. Die Auftraggeber kommen aus den Branchen Automotive, Industrie, Handel und Energie. (cs)

DB Cargo erhöht Preise

Anhebung um bis zu 25 Prozent – teilweise **Energie-Floater** on top

Von Timon Heinrich

Um 17 bis 25 Prozent erhöht die DB-Schienengüterverkehrstochter derzeit ihre Preise. Dies berichten Kunden des Unternehmens der DVZ. Zudem wendet DB Cargo auch Energiefloater an, das heißt, Energiepreissteigerungen über ein bestimmtes Level hinaus werden durchgereicht.

Die Preiserhöhung betrifft offenbar auch Traktionsleistungen für Züge des Kombinierten Verkehrs. Operateure erwarten Abwanderungsbewegungen von der Schiene. Sie begründen dies nicht nur mit der starken Preiserhöhung, sondern auch mit der schlechten Leistungsqualität durch baubedingt eingeschränkte Kapazität.

Sanierungsversuch

Verkehrsverluste scheint das Unternehmen in Kauf nehmen zu wollen – sie kämen der unter Ressourcenmangel leidenden Schienengüterverkehrssparte sogar zupass. Dies erklärte zumindest DB-Cargo-Produktionsvorstand Ralf Günter Kloß Mitte März in einem aufsehenerregenden Video an die Belegschaft. Darin war von der Notwendigkeit die

Rede, Last aus dem Produktionssystem zu nehmen, um die Betriebsqualität zu retten.

Mit der Preiserhöhung versucht DB Cargo offenbar, wieder in schwarze Zahlen zu kommen. Das Unternehmen fuhr 2021 einen Verlust von 351 Millionen Euro ein. Ohne Corona-Hilfen (248 Millionen Euro) und Anlagenpreisförderung (Zuschüsse zu den Nutzungsentgelten für Rangierbahnhöfe

670

Millionen Euro hätte der Verlust 2021 betragen, wenn DB Cargo keine Hilfen erhalten hätte.

Quelle: Geschäftsbericht

in Höhe von 70 Millionen Euro) wären es 670 Millionen Euro gewesen.

DB Cargo steht wegen massiver Kostenunterdeckung in der Kritik. Die Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur ermittelte für das Jahr 2020 einen durchschnittlichen operativen Verlust pro gefahrenem Zugkilometer von 2,29 Euro für die in Deutschland tätigen Güterbahnen. Die nicht zur DB gehörenden Bahnen führen

aber durchschnittlich einen Gewinn von 18 Cent pro Zugkilometer ein. Daraus errechnete sich für die DB ein operativer Verlust von 4,98 Euro pro Zugkilometer. Das Bild entsprach der Situation des Vor-Corona-Jahres 2019.

Vertragsverletzungsverfahren

Wegen der seit Jahren praktizierten Übernahme des Defizits durch die DB AG läuft ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland. Die Kommission untersucht, ob Deutschland das Schienengüterverkehrsunternehmen der DB in unzulässiger Weise unterstützt. Die Behörde reagierte damit auf die Beschwerde eines Wettbewerbsunternehmens. Mit den EU-Beihilfevorschriften möglicherweise nicht vereinbar sind nach Auffassung der Kommission: der Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und DB Cargo, auf dessen Grundlage die DB AG seit 2012 die Verluste von DB Cargo deckt. Auch geht es um die Bereitstellung konzerninterner Dienstleistungen durch die DB AG für DB Cargo zu möglicherweise günstigeren Preisen sowie möglicherweise vorteilhafte konzerninterne Darlehen. Laut Konzern hat DB Cargo keine wettbewerbsverzerrenden Beihilfen erhalten.

Hafenumfuhr per Feeder

CONTAINER Für Containerumfuhren zwischen den großen Terminals im Hamburger Hafen können vom 1. November an gezielt Feederschiffe eingesetzt werden. Diese Initiative der dänischen Reederei Unifeeder, des Hamburger Softwarehauses Dakosy und der DIHLA Dakosy Interessengemeinschaft Hamburger Linienagenten soll zu weniger Lkw-Fahrten zwischen den Terminals, kürzeren Wartezeiten und geringerem CO₂-Ausstoß führen.

Unifeeder hat in Hamburg bis zu 85 Terminalanläufe pro Woche und damit zusätzlich Kapazitäten, um Transshipment-Containerumfuhren zu übernehmen, die üblicherweise per Lkw stattfinden. Der Service umfasst bislang Umfuhren per Feederschiff zwischen den HHLA-Terminals CTA, CTT und CTB sowie Eurogate und in Kürze auch dem Süd-West Terminal. Mittelfristig strebt Unifeeder an, auf diesem Weg 50 Prozent seiner Transshipment-Umfuhren vom Lkw auf Feedercontainer zu verlagern.

Die Voraussetzungen für den digitalen Prozess und die zollrechtliche Umsetzung der Feederumfuhren haben Dakosy, DIHLA und Unifeeder gemeinsam geschaffen. Die Basis bildet das von Dakosy betriebene Port Community System, in das ein neues Modul integriert wurde. Auch die digitale zollrechtliche Behandlung von Umfuhren wurde bei dem Projekt berücksichtigt. (jpn)

Stellenangebote



Die FHWS bietet durch über 50 grundständige und postgraduale Studiengänge in zehn Fakultäten und acht Forschungsinstituten breite, praxisorientierte und zukunftsorientierte Studienmöglichkeiten. Mit mehr als 230 Professorinnen und Professoren und über 9.000 eingeschriebenen Studierenden gehört sie zu den größten Hochschulen für angewandte Wissenschaften in Bayern.

Die FHWS profiliert sich durch ausgeprägte Internationalisierungsmaßnahmen, unterstützt die Region durch Wissenstransfer, insbesondere bei der Entwicklung der Digitalisierung, und legt großen Wert auf hohe Qualitätsstandards. Werden Sie Teil eines innovativen Teams mit großen Gestaltungsfreiräumen und engen Kontakten zu den Kooperationspartnern der Hochschule.

Aktuell ist folgende Stelle an der Fakultät Wirtschaftswissenschaften zu besetzen:

Professorin/Professor (m/w/d)

(Besoldungsgruppe W 2)

Professur für Nachhaltigkeitsmanagement in Unternehmen und Lieferketten

Bewerbungskennziffer: 03.1.409

Die Stelle ist zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu besetzen. Der Dienstort befindet sich in Würzburg.

In das Beamtenverhältnis kann berufen werden, wer das 52. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ansonsten erfolgt eine Einstellung im Angestelltenverhältnis.

Die ausführliche Stellenausschreibung sowie die allgemeinen Einstellungsbedingungen finden Sie auf unserem Online-Portal.

Der Freistaat Bayern bietet nicht nur optimale Arbeitsbedingungen und eine hervorragende Lebensqualität, sondern auch besondere, landesspezifische Besoldungsregelungen.

Unsere Hochschule fördert die berufliche Gleichstellung von Frauen und strebt insbesondere im wissenschaftlichen Bereich eine Erhöhung des Frauenanteils an. Frauen werden daher ausdrücklich zur Bewerbung aufgefordert.

Schwerbehinderte Bewerberinnen und Bewerber werden bei ansonsten im Wesentlichen gleicher Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung bevorzugt eingestellt.

Die Professur ist dem Grunde nach in Vollzeit zu besetzen. Zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie bietet die FHWS die Möglichkeit an, die Stelle zunächst befristet (für einen Zeitraum von ein bis zu zwei Jahren) in Teilzeit zu besetzen. Nach diesem Zeitraum ist eine weitere Beschäftigung in Teilzeit nach den gesetzlichen Bestimmungen grundsätzlich möglich.

Wenn Sie sich für eine Stelle an der FHWS berufen fühlen, freuen wir uns auf Ihre aussagekräftige Bewerbung mit den üblichen Unterlagen (Lebenslauf, Zeugnisse, Nachweis zu den beruflichen Stationen sowie den wissenschaftlichen Arbeiten) über unser Online-Portal (www.fhws.de/online-portal).

Die Bewerbungsfrist kann der Online-Anzeige entnommen werden.

Geschäftsverbindungen

Lassen Sie uns über Ihre Paletten reden!



Inh. Ron Strenge
 Tel.: 04163 90 83 990
 R.Strenge@Leih-Logistiker.de
 www.Leih-Logistiker.de

- Strukturierung und Aufarbeitung ihrer Palettenkonten
- Kontrolle und Buchung aller Ablieferquittungen
- Reduktion Ihrer Lademittelkosten
- Verfeinerung der Lademittelbewegungen
- Monatliche Kontoabstimmung mit Schuldnern

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

www.palettenankauf.de

Mittelständisches Logistikunternehmen im süddeutschen Raum zu verkaufen. Umsatz ca. 7 Mio. Euro. Langjährige Direktkunden, moderner Fuhrpark, Block- und Regallager.

Chiffre-Nr. 0090 an die DVZ oder unter chiffre@dvz.de.



Immobilien

HALLENBAU
 Gewerbe Lager Büro

E.L.F. Hallenbau GmbH
 37603 Holzminden
 Tel. 05531 99056-0
www.elf-hallen.de

Attraktive Büroflächen ab sofort zu vermieten

Wir bieten direkt vom Eigentümer - ohne Vermittlungsprovision - verschiedene Flächengrößen.

Gewerbeflächen mit 50 - 450 m² - teilbare, flexible und moderne Büroflächen in unserem Luftfracht Center in **Bonlanden** in der Nähe des Flughafens Stuttgart

Bei Interesse richten Sie Ihre E-Mail bitte an: info@quick-cargo-service.de oder rufen Sie uns direkt an unter **0 61 05 - 91 13 18**



Nothilfe Ukraine: jetzt spenden!
 Es herrscht Krieg mitten in Europa. Millionen Kinder, Frauen und Männer bangen um ihr Leben und ihre Zukunft. Aktion Deutschland Hilft leistet den Menschen Nothilfe. Helfen Sie jetzt – mit Ihrer Spende.

Spendenkonto:
 DE62 3702 0500 0000 1020 30
www.Aktion-Deutschland-Hilft.de

Aktion Deutschland Hilft
 Bündnis Deutscher Hilfsorganisationen

Von Tim-Oliver Frische

Die hohe Bautätigkeit auf dem Markt für Logistikimmobilien hält weiter an. Dies geht aus der Bulwiengesa-Studie „Logistik und Immobilien 2022“ hervor. Sie lässt für das aktuelle Jahr mit rund 5,8 Millionen Quadratmetern und einer Steigerung um 9,4 Prozent im Vergleich zum Rekord-Vorjahr (5,3 Millionen Quadratmeter) einen Höchstwert für neu fertiggestellte Logistikflächen erwarten.

Auch die Spitzenmieten in den größten deutschen Logistikstandorten sind um 3,8 bis 8,6 Prozent auf 6,50 bis 8,20 Euro/Quadratmeter gestiegen. Die gegenwärtigen Entwicklungen, insbesondere der Ukraine-Krieg, haben Spuren auf dem Investment- und Finanzierungsmarkt hinterlassen: „Bei den Kaufpreisen sind deutliche Abschlüsse ersichtlicher geworden, was wiederum zum Anstieg der Rendite in der Assetklasse Logistikimmobilien beigetragen hat. Je höher die Rendite, desto höher auch das damit verbundene Investmentrisiko“, erklärt Daniel Sopka, Consultant im Bereich Industrie- und Logistikimmobilien bei Bulwiengesa. Konkret heißt das beispielsweise für Spitzenobjekte in Hamburg, „dass die Rendite etwa bei 3,4 Prozent netto liegt, was einem Anstieg zum Frühjahr um 20 Basispunkte entspricht, also von 3,2 Prozent im ersten Quartal auf 3,4 Prozent im zweiten Quartal“.

Die Studie hat Bulwiengesa bereits zum achten Mal in Partnerschaft mit Berlin Hyp, Bremer, Garbe Industrial Real Estate und Savills veröffentlicht. Dafür sind die Daten von mehr als 2.900 bestehenden, im Bau befindlichen und geplanten Logistikobjekten untersucht und ausgewertet worden.

„Die Zahlen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich um eine Momentaufnahme handelt“, kommentiert Sopka. „Das Marktumfeld ist unsicher und durch Zurückhaltung geprägt. Die Finanzierungs- und Baukosten steigen dynamisch, der Fachkräftemangel bleibt akut, die gestiegenen Energie-

kosten belasten die Unternehmen in Industrie und Logistik immens, und geopolitische Verwerfungen lassen die Konjunktur schwächeln. Das Risiko von kurz- bis mittelfristigen Preiskorrekturen steigt.“

Projektpipeline gefüllt

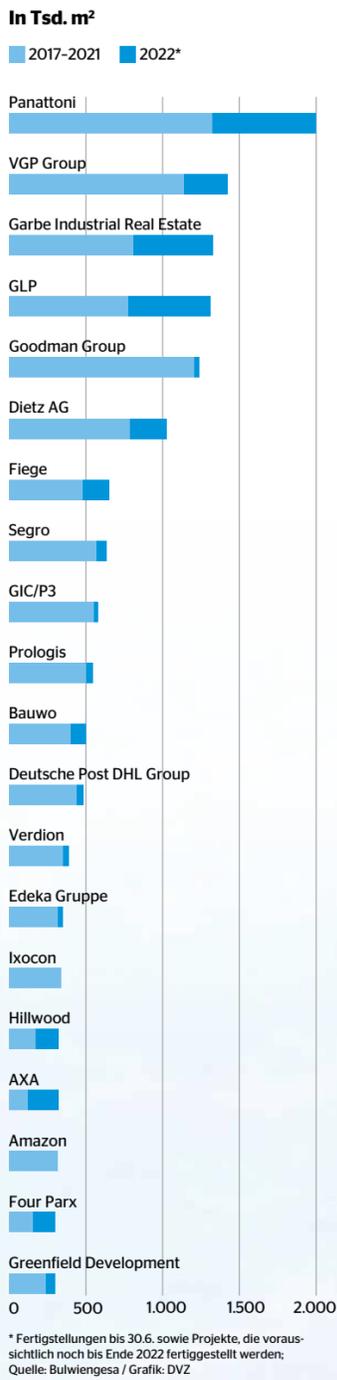
Nach der pandemiebedingten Zäsur 2020, als die fertiggestellten Logistikflächen von 4,8 auf 3,7 Millionen Quadratmeter einbrachen, kam 2021 mit 5,3 Millionen Quadratmetern so viel neue Fläche auf den Markt wie nie zuvor. Die aktuelle Projektpipeline ist gut gefüllt.

Mit mehr als 1,9 Millionen Quadratmetern Fertigstellungs- und Pipelineflächen ist Panattoni zurzeit der aktivste Logistikflächen-Projektentwickler am Markt, gefolgt von der VGP Group (über 1,4 Millionen Quadratmeter) und Garbe (über 1,3 Millionen Quadratmeter). Damit bleiben zwar die großen Überraschungen in diesem Jahr aus. Laut Studie ist es aber auffällig, dass sich die in den Jahren zuvor äußerst aktive Goodman Group beim Neubau zuletzt relativ stark zurückgehalten hat, ebenso wie die Amazon Group, die 2022 zum Stichtag 30.6. keine neuen Flächen fertiggestellt hat (siehe Grafik).

Bei Betrachtung der Fertigstellungen im Zeitraum 2017 bis 2022 bleibt der Großraum Berlin (2 Millionen Quadratmeter) Spitzenreiter unter den großen deutschen Logistikstandorten. Die Region Rhein-Ruhr verteidigt mit 1,7 Millionen Quadratmetern Platz zwei. Der Region Hannover/Braunschweig (circa 1,5 Millionen Quadratmeter) gelang durch große Entwicklungen wie dem Panattoni Park Niedersachsen oder dem VGP Park Laatzen der Sprung vorbei an der Region Rhein-Main/Frankfurt auf Platz drei. Ein Sprung von Rang acht auf sechs gelang der Region Halle/Leipzig, die nun ein Entwicklungsvolumen von fast 1,3 Millionen Quadratmetern verbucht.

Der Investmentmarkt für deutsche Logistikimmobilien erreichte im ersten Halbjahr 2,7 Milliarden Euro. Gestiegene Finanzierungskosten und zunehmende wirtschaftliche Unsicherheiten sorgten auch

Die Top 20 der Entwickler von Logistikflächen



hier für eine Zurückhaltung auf dem Transaktionsmarkt, so dass „die erzielten rund 7 Milliarden Euro aus dem Gesamtjahr 2021 nur schwer erreichbar erscheinen“, prognostiziert Sopka. Im diesjährigen Ranking bleibt Garbe mit fast 2,9 Milliarden Euro Spitzenreiter unter den aktivsten Logistikinvestoren. Frasers Property folgt mit einigem Abstand auf Platz zwei (1,7 Milliarden Euro), gefolgt von LIP Invest (über 1,5 Milliarden Euro).

Mit einem Anteil von rund 60 Prozent engagieren sich mehrheitlich deutsche Investoren im deutschen Logistikimmobilienmarkt. Bezogen auf den Fünfjahreszeitraum konnte Berlin unter den beliebtesten Investmentzielen die Region Rhein-Main/Frankfurt vom ersten Platz verdrängen. 2,5 Milliarden Euro wurden dort investiert, und das vor allem im Jahr 2021. Für 2022 ist das Transaktionsvolumen in Berlin aufgrund weniger Angebote bislang gering. Die Region Rhein-Main/Frankfurt liegt nun mit rund 2,2 Milliarden Euro auf Platz zwei. An dritter Stelle folgt mit knapp 2,2 Milliarden Euro Dortmund. In der ersten Hälfte 2022 waren die Investoren zuletzt in den Logistikregionen Rhein-Main/Frankfurt, Rhein-Neckar und Düsseldorf besonders aktiv.

Auch die Reaktion des Marktes auf die durch die Covid-Pandemie und den Ukraine-Krieg gestörten Lieferketten ist Thema der neuen Bulwiengesa-Studie. „Aktuell erhöhen die Unternehmen ihre Krisenresilienz, indem sie ihre Lieferketten diversifizieren und sich eine Rückfallebene schaffen durch die Anmietung zusätzlicher Flächenreserven“, beobachtet Sopka.

Neben der höheren Krisenresilienz bleibt aber auch Nachhaltigkeit im Markt für Logistikimmobilien ein bestimmendes Thema. „Immobilien, die den laufend steigenden Anforderungen an Nachhaltigkeit nicht mehr gerecht werden, werden auch nicht mehr am Markt platzierbar sein, egal in welcher Assetklasse“, betont Studien-Mitautorin Maria Teresa Dreö-Tempsch, Marktvorständin bei der Berlin Hyp.

Hagebau-Gruppe bündelt Logistik in Walsrode

Neues Zentrallager steuert Logistiksparte

STANDORT Auf einem 10 Hektar großen Gelände in Walsrode hat Projektentwickler Garbe Industrial Real Estate für die Hagebau-Gruppe innerhalb nur eines Jahres ein Distributionslager errichtet. Mit dem neuen Standort sollen die bestehenden fünf Regionallager entlastet und wichtige Aufgaben gebündelt werden, teilt Hagebau mit. In Walsrode soll beispielsweise das gesamte Importgeschäft aus Fernost, also Ware, die über den Hamburger Hafen ankommt, abgewickelt werden.

Im neuen, 43.000 Quadratmeter großen Logistikzentrum lagert, kommissioniert und distribuiert Hagebau Logistik seine gesamte Produktpalette aus dem Baustoff- und Baufachmarktsortiment mit rund 10.000 Artikeln. Aufgrund der Nähe zum Hauptsitz in Soltau und der unmittelbaren Anbindung an die



Neuer Standort: In Walsrode entstehen für die Hagebau-Gruppe vier Hallenabschnitte auf einem 10 Hektar großen Areal.

A27 hat sich die Handelsgesellschaft für Baustoffe für den Standort im „A27park“ entschieden. Dieser liegt im Städtedreieck Hamburg-Bremen-Hannover an der A27, die die Verbindung zu den Autobahnen 7 und 1 bildet. Hagebau hat die Anlage zunächst für zehn Jahre gemietet. Der neue Standort soll der Dreh- und Angelpunkt der deutschlandweiten Logistikstrategie von Hagebau werden, die über den Logistikimmobilienberater Logivest darauf aufmerksam geworden ist. Logivest hat im Zuge einer Projektsteuerung das Objekt über die Übergabe hinaus bis zur Koordination der mieterseitigen Einbauten begleitet.

Das Logistikzentrum soll sowohl die Bau- und Baustoffmärkte als auch die Kunden des Onlineshops beliefern, es wird im Zwei-Schicht-Verfahren betrieben. Derzeit sind 58 Beschäftigte am Standort tätig, perspektivisch könnten es aber auch bis zu 100 werden.

Der Neubau verfügt über 40 Überladebrücken, drei ebenerdige Tore sowie ein Tor für Seitenentladung. Auf dem Gelände befinden sich 20 Lkw-, 122 Pkw- sowie 20 Fahrrad-Stellplätze. Das Multipurpose-Lager ist vielfältig verwendbar und kommt Hagebau für das Saisongeschäft zugute. Es wird als Block- und Hochregallager genutzt, hinzu kommt eine Kleinteilanlage. Das Objekt ist in vier Hallenabschnitte mit jeweils mehr als 10.000 Quadratmetern Fläche unterteilt. Das Hochregallager verfügt über 22.000 Palettenstellplätze, das Fachbodenregal hat 14.000 Lagerplätze. Bei Bedarf kann ein fünfter Hallenabschnitt mit weiteren 10.000 Quadratmetern Fläche errichtet werden. Zur Gewinnung von regenerativer Energie ist auf dem Dach eine Photovoltaikanlage installiert worden. Diese deckt den Regelbedarf der Elektrostaplerflotte und der Immobilie. Für das neue Zentrallager hat Garbe eine Zertifizierung nach dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) erreicht. (njo/tof)

Der Boom geht weiter

Laut der aktuellen Bulwiengesa-Studie „Immobilien und Logistik 2022“ steuert der **Logistikflächenmarkt** auf ein Rekordjahr zu

Hohe Bautätigkeit: Der deutsche Markt für fertiggestellte Logistikimmobilien dürfte in diesem Jahr einen Rekordwert erzielen.



FOTOS: MAXIMAGES/ISTOCK; GARBE INDUSTRIAL REAL ESTATE



Mikko Juelich in der Hamburger Zentrale der deutschen Stena-Line-Organisation. Die berufliche Bindung zur Schifffahrt besteht schon lange.

Kleine Schritte zur E-Fähre

Mikko Juelich, Geschäftsführer von Stena Line Deutschland, setzt sich dafür ein, dass die Batterietechnik auch im internationalen Schiffsverkehr Einzug hält

Von Jan Peter Naumann

Mikko Juelich ist seit dem 1. November vergangenen Jahres Geschäftsführer von Stena Line Deutschland. Von Hamburg aus betreut er Kunden für die schwedische Muttergesellschaft aus Göteborg. Als Trade Director Germany trägt er die Verantwortung für die Fährlinien des Unternehmens von Kiel nach Göteborg und von Rostock nach Trelleborg. Nach zwei finnischen Unternehmen ist Juelich jetzt für einen schwedischen Arbeitgeber tätig. Für den Schiffskaufmann ist es eigentlich nur ein Ressortwechsel innerhalb des maritimen Sektors.

Mit Transporten über das Wasser hat sich der 48-Jährige auch bisher schon beschäftigt – zunächst von 1996 bis 2013 bei der Finnlines-Tochter TansRussiaExpress (TRE) in Lübeck und von 2013 bis 2021 als Sales Manager, später dann als Geschäftsführer bei Containership CSG ebenfalls in Lübeck. Juelich sieht den wesentlichen Unterschied zwischen seinen Tätigkeiten darin, dass Containerships, inzwischen ein Teil der CMA-CGM-Gruppe, sich rein auf das Verfrachten von Containern konzentriert, während Stena Line sowohl Fracht als auch Passagiere befördert. „Darüber bin ich sehr froh, denn das Passagiersegment war schon immer mein Steckenpferd.“ Das musste allerdings acht Jahre warten, denn Juelich hatte zuletzt 2013 bei TRE mit Fahrgästen und dem Bordservice zu tun.

Neue Generation von Fähren

Dennoch sieht er keine größeren Schwierigkeiten, sich wieder einzugewöhnen. „Ich kenne die Systematik und die Produkte, und die nordische Unternehmenskultur mit einem weniger von Konventionen

geprägten Führungsstil ist mir auch vertraut.“ Was sich geändert hat, ist das Buchungsverhalten der Gäste. Vieles läuft automatisch über die eigene Plattform und das Internet. Juelichs Präsenz als Vertreter des Passagiersektors ist daher eher bei den großen Reiseveranstaltern gefragt. Darüber hinaus spielt bei seiner Tätigkeit die Anpassung der Fährschiffe an neue Umweltstandards und Antriebstechniken eine große Rolle.

Im Verkehr zwischen Schweden und Polen, der zwar nicht zum Marktgebiet von Juelich gehört, aber im Routennetz von Stena Line über die Jahre immer wichtiger geworden ist, kommen seit kurzem die neuesten Fähren der Generation E-Flex



Was nutzt die schönste Umweltbilanz, wenn der Lkw vorher 20 Stunden auf der Straße war?

zum Einsatz. Die „Stena Estelle“ und später ihr Schwesterschiff „Stena Ebba“ setzen mit 3.600 Lademetern und einer Länge von 240 Metern neue Maßstäbe auf der Route Karlskrona-Gdynia. Sie zeigen laut Juelich auch, wohin die technische Entwicklung gehen wird. „Diese Generation von E-Flexern kann sowohl mit herkömmlichem Schiffsdiesel betrieben werden, ist aber auch für den Einsatz von Batterietechnik vorbereitet.“ Dabei geben die aufgeladenen Batterien ihre Energie an die Maschinenanlage ab. Außerdem wurden das Rumpfdesign und die Auslegung der Propelleranlage auf Energieeffizienz ausgelegt.

Diese Ideen und weitere Optimierungsansätze werden von Göteborg aus gesteuert. Dort ist jetzt Juelichs Vorgänger Ron Gerlach technischer Direktor der Stena AB, dem Unternehmensteil für alle maritimen Aktivitäten des Konzerns. „Das sind alles nur kleine Schritte, um das große Ziel zu erreichen, einen kompletten elektrischen Fährverkehr hinzubekommen. Aber irgendwo muss man ja anfangen.“

Batteriefähren ab 2023 im Einsatz

Juelich geht davon aus, dass eine Batteriefähre in acht bis zehn Jahren auf der Kurzstrecke zwischen Göteborg und Frederikshavn (Dänemark) fahren könnte. „Batterien beanspruchen Platz, und man kann sich das Deck nicht damit vollstellen, dann bleibt kein Raum mehr für Fracht. Von daher muss man das Verhältnis zu der Strecke sehen, die befahren werden soll.“

Ein Reiz, den Job zu wechseln, war für Juelich auch die Vielseitigkeit des Frachtsegments im Fährverkehr. „Wenn ich im Containersegment tätig bin, dann gibt es nur den Unterschied zwischen 20-, 40- und 45-Fuß-Containern. Jetzt gehören Trailer, Lkw, Wechselbrücken, Güterwagen, Pkw und Schwergut zum Ladungsspektrum.“

Außerdem gewinnt der intermodale Verkehr vor dem Hintergrund der Klimadiskussion und der Verkehrsverlagerung an Bedeutung. Die verschiedenen Betriebsstätten an der deutschen Ostseeküste besucht Juelich mehrmals im Monat, und zwei- bis dreimal monatlich gibt es mit der Fähre einen Abstecher in die Zentrale nach Göteborg. Geflogen ist er dorthin bisher nicht.

Doch nicht nur beruflich, sondern auch privat ist Juelich auf dem Wasser anzutreffen. Einmal im Jahr macht er Urlaub auf einem

gemieteten Boot. Darüber hinaus ist er ein großer Handballfan.

Emissionen durchgängig senken

Im Seeverkehr erwartet Juelich, dass die CO₂-Emissionen weiter sinken werden. Durch verschiedene technische Maßnahmen konnte im Konzern der Ausstoß von Treibhausgasen im vergangenen Jahr um 11 Prozent reduziert werden. Aber das ist nur eine Teilstrecke. „Was nutzt die schönste Umweltbilanz, wenn der Lkw vorher 20 Stunden auf der Straße war und für Stunden auf dem Schiff steht?“ Deswegen forciert Stena Line das Angebot im Kombinierten Verkehr mit verschiedenen Anbietern. Dazu gehören die Strecken von Kiel und Rostock nach Verona und Bettembourg.

„Wenn wir auf beiden Seiten des Seetransports eine KV-Verbindung haben, tragen wir dazu bei, die EU-Klimaziele zu erreichen.“ Zu diesem Vorhaben passen auch die Umzugspläne der Reederei bei der Schiffsabfertigung in Göteborg. In etwa einem Jahr sollen der Deutschland- und Dänemark-Verkehr aus dem Stadtzentrum in den Vorhafen Arendal verlagert werden. Die Vorteile: eine verkürzte Fahrzeit und ein direkter Bahnanschluss für unbegleitete Verkehre.

Auch antriebsseitig arbeiten die Schweden an Verbesserungen. „Wir schauen uns jedes Schiff individuell an. Da spielen das Alter und die eingebaute Maschinenanlage eine Rolle. Die bereits seit einigen Jahren zwischen Kiel und Göteborg genutzte Alternative, Methanol als Treibstoff einzusetzen, könnte auch für andere Strecken im Netz Verwendung finden.“

Eine pauschale Lösung für alle Fahrtgebiete könne es aber nicht geben, weil viele unterschiedliche Voraussetzungen berücksichtigt werden müssen, sagt Juelich.

Köpfe

Miriam Kröger wird Partnerin bei PWC-Tochter

Miriam Kröger, Expertin für Supply Chain Management, wird neue Partnerin für die Beratung von Transport- und Logistikunternehmen bei Strategy&, Unternehmensberatung der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PWC. Die 43-jährige verfügt über 20 Jahre Erfahrung in führenden Positionen bei Logistikunternehmen, zuletzt als Partnerin bei der Digitalberatung Etribes. (fho)



Martin Burkert ist neuer EVG-Vorsitzender

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hat einen neuen Chef. Mit mehr als 90 Prozent der Stimmen wählten die Delegierten auf dem Gewerkschaftstag in Berlin am Montag Martin Burkert zum Vorsitzenden. Burkert war bislang stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft und folgt auf Klaus-Dieter Hommel, der am Montag nicht erneut zur Wahl angetreten war. (jpn)



Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlen (rok)
Chef v. Dienst + Leiter Themenhefte: Heinrich Klotz (kl)
Artredaktion: Andreas Voltmer
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de)
 Amelie Bauer (ab/Volontärin), Sven Bennähr (ben), Michael Cordes (cd), Friederike Hoppe (fho), Oliver Link (ol), Jan Peter Naumann (jpn), Claudius Semmann (cs), Carla Westerheide (wes), Frederic Witt (fw), Berlin: Timon Heinrici (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

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

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigenleiter: Florian Böhm.
 Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvzmedia.com
 Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62 vom 1. Januar 2022.

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

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch
Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer), 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 10. Dezember 2021.

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährl. 584 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5,00 € Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 676 EUR inkl. Porto / Energie / Papier, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 7,75 EUR inkl. MwSt.

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

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

Gerichtsstand ist Hamburg.

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

DVZ-Auflage kontrolliert
 USt-IdNr.: DE 118619873

www.dvz.de