

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

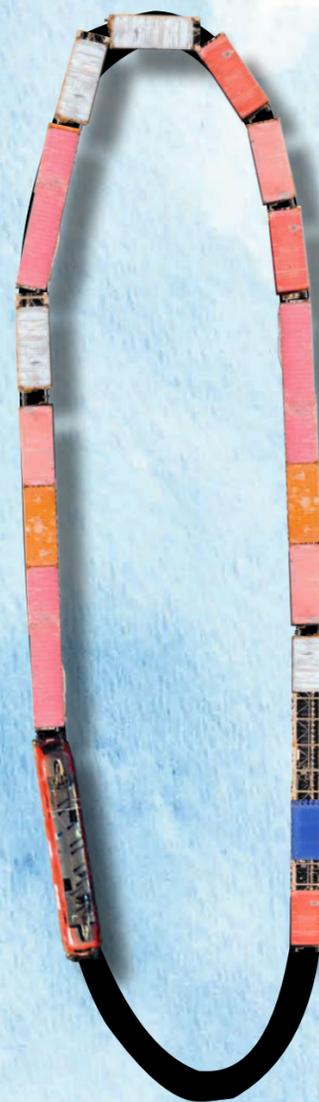


*Ich bin gespannt,
wie es sich
entwickelt, eine
Prognose traue
ich mich aber nicht
zu geben.*

Carsten Taucke, Vorstandschef der Nagel-Group und Vorsitzender des Verkehrsausschusses im BGA, zu den Konjunkturaussichten für Transport und Logistik im neuen Jahr

INTERVIEW SEITEN 8/9

So
bleiben
Sie auf
Kurs



Trends
Lieferketten
Verkehrsträger
Politik
Menschen

**3 SUPPLY CHAIN
 ZWÖLF THESEN IM CHECK**

Mehr Outsourcing, Wertschöpfungsketten werden regionaler und die Digitalisierung geht nur langsam voran. Richtig oder falsch? Eine Expertin von Gartner gibt ihre Einschätzung.

**4 POLITIK
 LANGE TO-DO-LISTEN**

Die Branche wartet auf wichtige Weichenstellungen in Berlin und Brüssel. Im Blickpunkt stehen 2020 etwa Steuerfragen, Maut, raschere Genehmigung von Bauprojekten und der Brexit.

**6 STRASSEN- GÜTERVERKEHR
 IM AUF UND AB DER INDIZES**

Zahlreiche Kennziffern beleuchten den Straßen-güterverkehrsmarkt. Sie geben Indizien für die künftige Geschäfts- und Preisentwicklung. Für eine fundierte Prognose aber reicht keine aus.

**7 SPEDITION
 STÜCKGUT BLEIBT ATTRAKTIV**

Wie verändert sich der Stückgutmarkt? Streck-Geschäftsführer Bernd Schäfer nimmt zu verschiedenen Thesen Stellung. Kernaussage: Es kann weiter Geld verdient werden.

**8 INTERVIEW
 „ES WIRD IMMER TEURER“**

Carsten Taucke, Vorsitzender des Verkehrsaus-schusses des Groß- und Außenhandelsverbands BGA, schaut mit Sorge auf die schwächelnde Konjunktur und marode Infrastruktur.

**10 SCHIENE UND KV
 BRINGT'S DIE BAHN?**

Baustellen im Netz, Ertragsdruck, nicht eingelö-ste politische Zusagen, noch nicht verfügbare Innovationen – das Jahr 2020 beginnt, wie das Jahr 2019 endete. Aber es gibt Hoffnung.

**12 BINNENSCHIFFFAHRT
 AUFBRUCH ODER SCHIFFBRUCH?**

Mit dem Masterplan liegt ein Konzept vor, mit dem der Verkehrsträger entscheidend vorange-bracht werden soll. Allerdings gilt es, um etliche Klippen herumzumanövrieren.

**13 LUFTFRACHT
 WARTEN AUF DIE TRENDWENDE**

Die Luftfrachtbranche hat ein schwieriges Jahr 2019 hinter sich und hofft auf ein Wiedererstar-ken des Marktes – doch Analysen zeigen: Es sieht nicht nach einem Jahr starken Wachstums aus.

**14 SEEFRACHT
 GRUND ZUR ZUVERSICHT**

Die Unsicherheit wegen der Imo 2020 ist groß, doch den Reedern scheint es zu gelingen, die Bunker-Mehrkosten weiterzureichen und eine zurückhaltende Flottenplanung zu betreiben.

**15 KEP-MARKT
 INNOVATION DURCH TECHNIK**

Offiziell übernimmt Eric Malitzke den Chefpos-ten bei DPD Deutschland im Februar. Vorab sprach er mit der DVZ exklusiv darüber, was die Kep-Branche in diesem Jahr prägen wird.

**16 DVZ-UNIVERSUM
 IM STETEN WANDEL**

Die DVZ hat ihr Produktportfolio im vergange-nen Jahr erweitert – um einen Podcast, DVZ-Brief-Monitore und einen Stückgut-Preisindex. 2020 sollen weitere Neuerungen hinzukommen.

**18 KÖPFE
 TREIBER UND GETRIEBENE**

Auf die deutsche Transportwirtschaft kommt ein spannendes Jahr zu – und eine Reihe von Akteuren wird großen Anteil daran haben, die Weichen für und in 2020 zu stellen.

**19 GLOSSE
 ASSISTENTEN FÜR DEN EINKAUF**

Innovationsfreude kann manchmal auch ins Abseits führen. Krude Ideen wie ein Sicherheitsfeature für Einkaufswagen hat die DVZ in einem nicht ganz ernst gemeinten Ausblick für das neue Jahr zusammengefasst.

Hoffen auf Goldene Zwanziger



Der Jahreswechsel hat nicht nur das Jahr 2020 eingeläutet, sondern auch die 2020er Jahre. Welche makroökonomischen, technologischen und marktsei-tigen Veränderungen werden sie bringen? Dies vorherzusagen ist nahezu unmöglich – insbesondere wegen des disruptiven Charakters der Digitalisierung, der sich bisher in der Logistik nur in Ansätzen gezeigt hat.

Um ein Gefühl dafür zu bekommen, was sich in zehn Jahren so alles ändern kann, lohnt ein Blick zurück auf die Jahre 2010 bis 2019. Begonnen hat die Periode mit einem großen Durchatmen. Denn nachdem die Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 die Weltwirtschaft und damit auch den Welthandel und die Trans-portmengen massiv einbrechen ließ, folgte 2010 das Comeback. Und zumindest in Deutschland schloss sich daran eine mit aktuell zehn Jahren beispiellos lange Wachstumsphase an. Zwar hat das Land seinen Titel als Export-Weltmeister an China verloren, sich in einer Zeit, in der sich Weltwirtschaft und Welthandel nur noch im Gleichschritt entwickelten, aber erstaunlich gut gehalten.

Nachwehen der Finanzkrise

Dabei sind aber nicht alle Branchen so gut weggekommen wie die Gesamtwirtschaft. In der Schifffahrt beispielsweise hat die Finanzkrise lange nachgewirkt und tiefe Spuren hinterlassen. So sind die einstmaligen führenden schiffsfinanzie-renden deutschen Banken aus dem Segment faktisch verschwunden. Auch haben die deutschen Charterreeder ihre Rolle als Betreiber der größten Containerschiffe auf den Weltmeeren abgegeben.

Auf der anderen Seite haben die Linienreeder sich nicht nur zu Allianzen zusammengeschlossen, sondern auch eine beispiellose Konsolidierung durchgemacht – mit dem Höhepunkt der Hanjin-Insolvenz. Von den einstmaligen 20 global tätigen Carriern sind noch knapp die Hälfte übrig geblieben. Mit dem von Maersk und CMA CGM verfolgten Integrator-Ansatz ist zudem ein deutlich verändertes Geschäftsmodell entstanden, das sich aber noch beweisen muss. Mit dem Jade-Weser-Port hat Deutschland 2012 übrigens noch einen weiteren Containerhafen hinzubekommen, und kurz vor Ende des Jahrzehnts ist im vergangenen Jahr dann auch noch die Elbvertiefung unter Dach und Fach gebracht worden.

Online ist alles und alles ist online

Bahnbrechende Veränderungen haben ferner der Aufstieg des E-Commerce und das Vordringen der Onlinegiganten Amazon und Alibaba in die Logistik gebracht. Das Paketaufkommen ist in Deutschland seit 2010 um fast 60 Prozent auf aktuell 3,6 Mrd. Sendungen gewachsen – und es soll bis 2023 um weitere 20 Prozent zulegen. Dabei können die Online-riesen mittlerweile große Teile der Logistikkette selbst abdecken, wodurch sie zumindest in Teilen von reinen Kunden zu Wettbewerbern geworden sind. Zugleich sind Plattformen wie Uber Freight entstanden, die sich anschicken, die Logistiker von ihren Kunden zu separieren. Und Start-ups wie Freighub – über die digitale Spedition hat die DVZ erstmals 2016 berichtet – haben den Etablierten vor Augen geführt, dass sie sich wandeln müssen, so sie angesichts veränderter Marktgegebenheiten nicht obsolet werden wollen.

Trotz dieser bereits tiefgreifenden Veränderungen dürfte die Digitalisierung der Logistik in Summe noch ziemlich am Anfang stehen. Was bringen also die nächsten zehn Jahre? Autonom fahrende Fahrzeuge und Platooning? Quantencomputer und künstliche Intelligenz? Den Hyperloop? Intelligente und vernetzte Infrastruktur? Blockchain und Schwarmrobotik? Wer weiß. Lassen Sie uns die Chancen ergreifen – auf dass es wie vor 100 Jahren „Goldene Zwanziger“ für die Logistik werden.

Mit den besten Wünschen für 2020. Ihr

Sebastian Reimann

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)
Artdirector: Andreas Voltmer
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de)
 Sven Bennühr (ben), Oliver Link (ol), Jan Peter Naumann (jpn), Désiree Schneider (ds), Claudius Semmann (cs), Carla Westerheide (wes); Berlin: Timon Heinrich (ic), Tel.: +49 30 40 04 84 17), Susanne Landwehr (sl, Tel.: +49 30 20 07 61 63), Brüssel: Frank Hütten (fh, Tel.: +32 2 647 04 25)

Verlag

DVV Media Group GmbH
 Heidenkampsweg 73-79,
 D-20097 Hamburg
 Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Tel.: +49 40 237 14-0

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigenleiter:

Florian Böhm, Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvvmedia.com
 Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 60 vom 1. Januar 2020.

Leiter Marketing & Vertrieb:

Markus Kukuk, Tel.: +49 40 237 14-291, markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonentenservice:

Tel.: +49 40 237 14-240
 Fax: +49 40 237 14-333
 leaserservice@dvz.de

Erscheinungsweise:

1x wöchentlich am Mittwoch

Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer

des vereinbarten Zeitraums (Vertrags-dauer), mindestens jedoch sechs Monate. Abbestellungen sind nur schriftlich mög-lich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeit-raums gekündigt werden. Bei Nichtbeliefe-rung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.

Zusätzliche digitale Abonnements:

Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebs-preisliste vom 16. Dezember 2019.

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährl. 542 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 612 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zu-gang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 7,20 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 Magazine und Flyer von folgenden Unternehmen beigelegt: Finnlines PLC, Reguvis Fachmedien GmbH und DVV Media Group.

DVZ-Auflage kontrolliert

USt-IdNr.: DE 118619873

www.dvz.de

Von Claudius Semmann

Tine Dalby Joergensen ist Director Germany im Bereich Supply-Chain-Beratung beim Marktanalyseunternehmen Gartner. Für die DVZ hat sie mehr oder weniger gängige Thesen untersucht - und sie mit ihren Erfahrungen im deutschen Markt abgeglichen.

Das Supply Chain Management ist dabei, die Schlüsselfunktion der Zukunft zu werden.

Richtig - bei vielen führenden Unternehmen ist es bereits schon so. Es ist eine Tatsache, dass die Unternehmen, die nicht nur überleben, sondern auch kontinuierlich wachsen, diejenigen sind, die in den Reifegrad ihrer Lieferkette investieren und das Supply Chain Management als Schlüsselfunktion anerkennen. Die Supply-Chain-Funktion ist nicht mehr nur ein Bereitstellungsapparat, sondern ein Wegbereiter für Exzellenz im gesamten Unternehmen.

Sowohl die Anzahl der Projekte als auch die Verantwortung der Logistikdienstleister in der Wertschöpfungskette wird weiter zunehmen. Dienstleister können deshalb auf ein vermehrtes Outsourcing hoffen.

Teilweise richtig. Da von Unternehmen erwartet wird, differenzierte Kundenerlebnisse zu bieten, die Geschwindigkeit zum Verbraucher zu erhöhen und die Kosten und Qualität von Logistikservices kontinuierlich zu verbessern, wird es in der Tat mehr Outsourcing geben - aber auch mehr strategische Partnerschaften innerhalb der Business-Ökosysteme der Unternehmen.

Der Klimaschutz wird den Trend zu lokalen oder regionalen Wertschöpfungsketten verstärken, also Near Sourcing statt Global Sourcing oder Best Cost Country Sourcing.

Teilweise richtig. Der Klimaschutz wird den Grad von Near Sourcing und die Gestaltung von Wertschöpfungsketten stark beeinflussen. Um die sehr ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, werden viele Unternehmen die Nachhaltigkeit als einen Schlüsselfaktor in ihren Beschaffungsstrategien verankern. Wir sehen, dass Nachhaltigkeit bei den Führungskräften ganz oben steht.

Die digitale Transformation in der Logistik und im Supply Chain Management wird auch in diesem Jahr eher langsam verlaufen.

Falsch. Die digitale Transformation wird schneller denn je voranschreiten - zum einen aufgrund neuer und ausgereifter Technologien und zum anderen, weil Unternehmen den Reifegrad beim Umgang mit Daten, bei der Transparenz und bei der Organisation zunehmend erhöhen.

Die Bedarfsermittlung ist immer noch mehr eine Kunst als eine Wissenschaft.

Falsch. So schwierig es auch sein mag: Wir sehen viele, die hier modernste Technik einsetzen. Allerdings kommen die führenden Unternehmen weiterhin nur aus den Bereichen Konsumgüter, Einzelhandel und Hightech. Durch maschinelles Lernen und künstliche Intelligenz verschaffen sich diese Unternehmen große Wettbewerbsvorteile.

In den kommenden Jahren werden noch viele herkömmliche Tools für die Steuerung von Lieferketten genutzt.

Richtig. Traditionelle Werkzeuge und manuelle Prozesse sowie Automatisierung und Technologie werden nebeneinander existieren. Es gibt eine wachsende Zahl von Unternehmen, die auf Projektbasis mit Blockchain-Technik und künstlicher Intelligenz experimentieren und gleichzeitig mit traditionellen Tools den Betrieb aufrechterhalten.

Es ist noch ein langer Weg zu gehen, bis eine durchgängige Echtzeittransparenz in Lieferketten etabliert ist.

Teilweise richtig, da dies vom Reifegrad der Lieferkette abhängt. Führende Unternehmen sind das Thema angegangen und werden immer besser. Es klafft jedoch eine große Lücke zwischen diesen Supply-Chain-Besten und dem Rest, der immer noch mit mangelnder Datenqualität und einer fragmentierten Lieferkette zu kämpfen hat.

Die zunehmende Vernetzung wird immer noch durch Datenprotektionismus, nicht standardisierte Datenschnittstellen und nicht integrierte Planung behindert.

Richtig. Vor allem die mangelnde Standardisierung und Integration sind entscheidend dafür, dass die Möglichkeiten, die sich aus einer Vernetzung ergeben, noch ungegenutzt bleiben. Dies gilt sowohl intern

in der eigenen Lieferkette des Unternehmens als auch extern, wenn es um Vernetzung und Integration mit wichtigen Geschäftspartnern geht.

Das herkömmliche Speditions-wesen hat noch lange nicht ausgedient. Denn das große Problem der Start-ups ist es, Kunden zu gewinnen.

Teilweise richtig. Die konventionellen Speditionen sind längst noch nicht obsolet. Wie jeder andere Akteur in der Logistikbranche sind auch sie gezwungen, neue Einnahmequellen und Geschäftsmodelle zu finden, um zukünftiges Wachstum zu sichern und Marktanteile zu halten. Mit dem Eintritt der Start-ups hat die Speditionsbranche begonnen, sich neu zu erfinden. In dem Bereich sind in den kommenden Jahren große Veränderungen und Neuerungen zu erwarten.

Anwendungen auf Basis von künstlicher Intelligenz werden die technischen Innovationen mit dem größten Einfluss auf Lieferketten sein.

Teilweise richtig. Es wird erwartet, dass die künstliche Intelligenz einen erheblichen Einfluss auf die End-to-End-Lieferkette sowie auf die Bedarfsermittlung haben wird. Dies erfordert jedoch einen hohen Reifegrad im Unternehmen und bei der Datenqualität. Anwendungsfälle zeigen, dass Unternehmen bei Erfolg einen großen Sprung nach vorn machen können. Der Sportartikelhersteller Nike zum Beispiel hat durch

die Übernahme des US-Start-ups Celect seine Fähigkeiten verbessert, Kundenverhalten vorherzusagen.

Nur wenige Unternehmen werden 2020 in Logistik- und Supply-Chain-Anwendungen investieren, die auf künstlicher Intelligenz basieren.

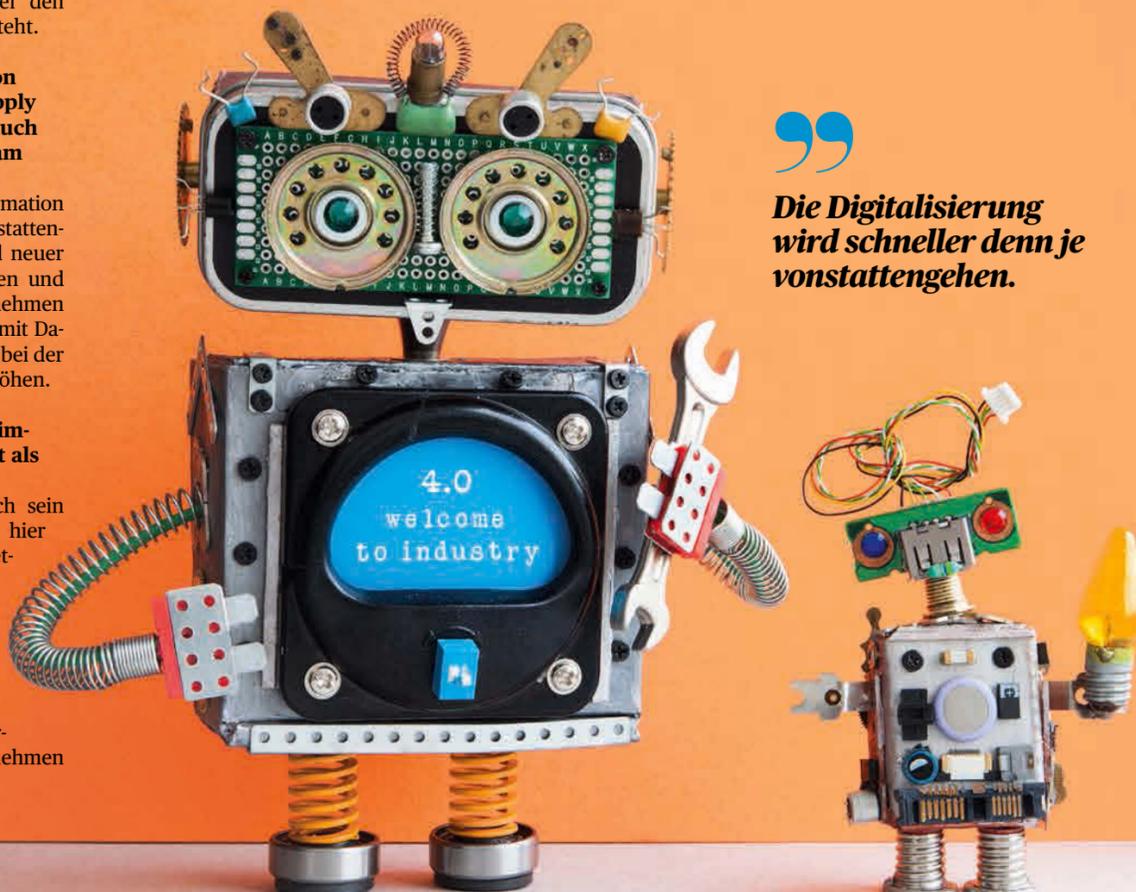
Falsch. Wer Entscheidungsprozesse verbessern oder bessere Entscheidungen in seinem Unternehmen treffen will, muss Analyseverfahren und irgendeine Form von Business Intelligence oder künstlicher Intelligenz (KI) einsetzen. Dabei geht es nicht nur um die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, sondern auch darum, schneller in der Lage zu sein, bestimmte Erkenntnisse zu bekommen sowie Kosten und Nutzen abzuwägen. Wir gehen davon aus, dass 2020 viele KI-Projekte beginnen oder in die Digitalpläne der Supply-Chain-Abteilungen in ganz Deutschland eingebunden werden.

Der Hype um die Blockchain ist vorbei - und viel mehr ist von dieser Technik auch nicht zu erwarten.

Falsch. Es wird nach wie vor erwartet, dass die Blockchain einen erheblichen Einfluss auf Geschäftsmodelle in der ganzen Welt haben wird. Wir erwarten, dass die Technik weiterhin in vielen der global tätigen deutschen Unternehmen erprobt wird. Und wenn erst einmal alles stabil und zuverlässig läuft, wird es in den nächsten Jahren auch zum Rollout kommen.

„KI macht große Sprünge möglich“

Fakt oder Unsinn? Tine Dalby Joergensen von **Gartner** im Thesencheck über Outsourcing, Klimaschutz, die Speditionsbranche und den Einfluss von Lösungen auf Basis künstlicher Intelligenz (KI).



Die Digitalisierung wird schneller denn je voranschreiten.

ANZEIGE

Ihre LKW-Komplettlösungen

in EINER Hand

INTERNATIONALE **LKW WALTER** TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

Tel.: +43 5 7777-0 www.lkw-walter.com

Aussichten in wichtigen Verladern Branchen

AUTOMOTIVE 2020 wird für die Autoindustrie ein schwieriges Jahr. Der Transformationsbedarf ist enorm, die Handelskonflikte sind nicht aus der Welt und Strafzölle für Exporte in die USA nicht vom Tisch. Zugleich wird Deutschland im Autogeschäft unbedeutender. Der Anteil an der Weltproduktion sank 2019 laut CAR-Institut der Uni Duisburg-Essen auf 5,9 Prozent (1997: 11,8 Prozent). Für 2020 erwarten die Experten einen weiteren Rückgang der in Deutschland gebauten Autos. Erst 2021 könne wieder mit leicht steigenden Produktionszahlen gerechnet werden.

MASCHINENBAU Der Strukturwandel in der Autoindustrie und die Handelskonflikte machen auch den Maschinenbauern zu schaffen. Auftragseingänge und Produktion sind schon 2019 deutlich unter das Vorjahresniveau gesunken. Die Unternehmen stellen sich auf anhaltenden Gegenwind ein. Der Branchenverband VDMA erwartet auch für 2020 ein Produktionsminus von 2 Prozent.

CHEMIE/PHARMA In der Chemiebranche bleibt die Lage ebenfalls angespannt. Die Unternehmen im Verband der Chemischen Industrie (VCI) erwarten vorerst keine Besserung. Für 2020 sei in der chemisch-pharmazeutischen Industrie nur mit einer leichten Zunahme der Produktion von 0,5 Prozent zu rechnen, die vom erwarteten Wachstum in der Pharmasperte (plus 2 Prozent) getragen werde. Bei stagnierenden Preisen sollte der Gesamtumsatz laut VCI um 0,5 Prozent steigen.

LEBENSMITTEL 2019 verlief für die Ernährungsindustrie trotz der allgemein abkühlenden Konjunktur durchweg positiv. Die Unsicherheiten auf den Weltmärkten und vor allem der Brexit werden die Hersteller laut Bundesvereinigung der Ernährungsindustrie aber weiter herausfordern. Zudem sei der deutsche Markt geprägt von hoher Wettbewerbsintensität und einer angespannten Ertragslage.

HANDEL Die Verbraucher sind weiter in Konsumlaune. Wachstumstreiber bleibt der E-Commerce, der 2019 für fast die Hälfte des absoluten Umsatzwachstums im Einzelhandel stand. Davon profitieren auch Händler, die in den Ausbau des Onlinegeschäfts investieren. Kleinere Händler dagegen werden es weiterhin schwer haben. (cs)

ANZEIGE



Die Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag sind vielfältig. Ein großer Teil wie die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und das Binnenschiff sind langfristig angelegte Projekte, manches wie der Masterplan Binnenschiffahrt oder die Trassenpreissenkung bei der Schiene schon abgearbeitet. Hier finden Sie eine Auswahl der wichtigsten Themen:

PERSONAL UND FACHKRÄFTE Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer prüfen und das Berufsbild angesichts neuer Technologien attraktiver gestalten; in der Seeschiffahrt maritimes Know-how in Deutschland erhalten und die Ausbildung stärken.

ALTERNATIVE ANTRIEBE UND FÖRDERUNG Höhere Kaufprämien für schadstoffarme LKW, Energiesteuerbefreiung für Antriebe mit Flüssiggas und Erdgas bis 2030.

ZOLL UND STEUERN Vorlage von Lösungsvorschlägen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe für eine Reform der Einfuhrumsatzsteuer im Mai 2020. Außerdem Entlastung der Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten.

LKW-PARKPLÄTZE Bedarfsgerechte Bereitstellung von Stellplätzen für LKW an Autobahnen. Eine Analyse der Bundesanstalt für das Straßenwesen liegt im BMVI. Schätzungen zufolge sollen in Deutschland mindestens 35.000 Parkplätze fehlen.

MAUT Verlängerung der Mautbefreiung für LKW, die mit Flüssig- oder mit Erdgas betrieben werden, über das Jahr 2020 hinaus.

WASSERSTOFFSTRATEGIE Veröffentlichung der Strategie Anfang 2020, die unter anderem Forschungsförderung, Aufbau einer Tankinfrastruktur und internationale Kooperationen für den Import beinhaltet.

SCHWER- UND GROSSRAUMTRANSPORTE Beschleunigung der Genehmigungspraxis.

BRENNER UND ALPENTRANSIT Weniger Blockabfertigungen und Aufhebung des sektoralen Fahrverbots in Tirol. Umsetzung eines 10-Punkte-Plans, auf den sich Österreich, Tirol, Bayern und Deutschland im Sommer 2019 geeinigt haben.

HAUSHALT 2021 Neuberechnung der Investitionslinie für die Straßeninfrastruktur für das Haushaltsjahr 2021, nachdem die Einnahmen aus der PKW-Maut wegfallen.

TANK- UND LADEINFRASTRUKTUR Weiterer Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie von Tankstellen für Gas und Wasserstoff.

DIGITALISIERUNG Beschleunigter Breitbandausbau und Versorgung mit dem neuesten Mobilfunkstandard 5G.

KLIMASCHUTZ UND CO₂-BEPREISUNG Prüfung eines Rückzahlungsmechanismus, um Doppelbelastungen aufgrund der CO₂-Bepreisung und der geplanten CO₂-Maut für LKW zu vermeiden.

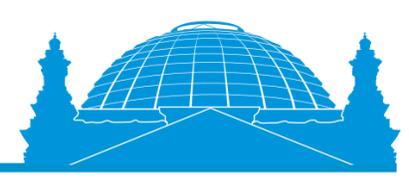
PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG Verabschiedung der Gesetzentwürfe für schnelleres Planen und Bauen im Jahr 2020 durch den Bundestag und Bundesrat.

VERLAGERUNG Anteil des Modal Splits von Bahn und Binnenschiff erhöhen.

DIGITALER TACHOGRAPH Pflicht zum Digitacho auch für Kleintransporter im internationalen Verkehr und ebenso für Binnentransporte, damit Arbeits- und Ruhezeitenpflichten auch bei Transporten mit Fahrzeugen unter 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht kontrollierbar werden.

ENERGIEPOLITIK Senkung der EEG-Umlage unter anderem für Häfen.

AUTONOMES FAHREN Gesetz über autonomes Fahren an technische Entwicklung anpassen.



Die Einfuhrumsatzsteuer soll in diesem Jahr novelliert werden

Union und SPD haben sich im Koalitionsvertrag darauf verständigt, das Erhebungs- und Erstattungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) für deutsche Industrie- und Handelsunternehmen sowie für Flug- und Seehäfen zusammen mit den Bundesländern zu optimieren. Das Thema drückt die Logistikbranche schon lange. Sie fürchtet um ihre Wettbewerbsfähigkeit. Doch eine Lösung ist offenbar noch lange nicht in Sicht. Zunächst einmal wird eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Mai 2020 einen Bericht vorlegen, wie das Erhebungsverfahren aussehen könnte.

Kern des Problems ist, dass die EUST beim Import von Waren aus Drittländern zunächst vom Zoll erhoben wird. Importeure und Logistikunternehmen können sich die Steuer über die Umsatzsteuererklärung zurückholen. Das dauert teilweise Monate und führt zu Liquiditätsengpässen bei den Unternehmen.

Bundesregierung: Teils „aggressive Werbung“ um Kunden

Anders sieht es in den Niederlanden aus. Dort muss die EUST nicht sofort gezahlt werden, sondern wird verrechnet. Die Bundesregierung stellte kürzlich fest, dass mit der einfacheren Eingangsabwicklung europäische Konkurrenzunternehmen in der Logistikbranche, zum Beispiel See- und Flughäfen, „teilweise aggressiv um Kunden“ werben.

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat im Oktober von der Finanzministerkonferenz den Auftrag erhalten, mehrere

Modelle für die Erhebung der EUST zu prüfen. Hamburg, das mit seinem Seehafen besonders an einer Erleichterung für die heimische Wirtschaft interessiert ist, favorisiert das sogenannte Verrechnungsmodell, wie es in den Niederlanden üblich ist.

Länder fürchten Steuerausfälle durch Betrug

Bei einem anderen handelt es sich um das sogenannte Beschleunigungsmodell. Dabei geht es darum, die Zeiten der Zwischenfinanzierung zu verkürzen. „Abhängig von der gewählten Lösung könnten Änderungen zum Beispiel im Umsatzsteuerrecht und in der Abgabenordnung erforderlich werden“, teilte das Bundesfinanzministerium (BMF) auf Anfrage mit.

Sollte das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer geändert werden, fürchten die Länder allerdings Steuerausfälle durch Betrug oder hohe Kosten durch die Umstellung des Erhebungsverfahrens. Im vergangenen Jahr betrug das Aufkommen der Einfuhrumsatzsteuer dem BMF zufolge knapp 60 Mrd. EUR. Die Umsatzsteuereinnahmen einschließlich der Einfuhrumsatzsteuer würden zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt. 2018 habe der Bund 49,6 Prozent, die Länder 47,2 Prozent und die Gemeinden 3,2 Prozent des Aufkommens erhalten.

Die Logistikbranche hofft nun auf den Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe. Eine umfassende Lösung erwartet sie 2020 nicht.

Branche hofft auf verlängerte Mautbefreiung für Gas-LKW

Die Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimaschutz machen der Verkehrsbranche zu schaffen. Bis 2030 darf der Sektor nur noch 95 bis 98 Mio. t CO₂ im Jahr ausstoßen. Heute liegt der Wert bei jährlich rund 170 Mio. t. Die Logistikbranche ist an sauberen Kraftstoffen und Antrieben interessiert, wenn sich die Anschaffung und auch die folgenden Betriebskosten rechnen.

Der Staat hilft ihm dabei. Die Förderung zur Anschaffung CO₂-armer Nutzfahrzeuge ist seit 2018 in Kraft. Das BMVI unterstützt Unternehmen mit 12.000 EUR für mit dem Flüssiggas LNG betriebene Fahrzeuge und mit 8.000 EUR für Fahrzeuge, die mit dem Compressed Natural Gas (CNG) fahren. Zuletzt kam der Abruf der Mittel jedoch ins Stocken.

Schleppender Verkauf von LNG-Fahrzeugen

„Keiner kauft derzeit ein LNG-Fahrzeug“, sagte Dirk Engelhardt, Sprecher des Präsidiums des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), der DVZ. Denn den Unternehmen fehle Planungssicherheit, weil die Bundesregierung die Mautbefreiung für mit LNG oder CNG betriebene Fahrzeuge bis Ende 2020 limitiert hat. Trotz intensiver Lobbyarbeit der Verbände hat sich bisher nicht viel getan. Denn eine Mautbefreiung muss die EU-Kommission genehmigen. Dies erfolgt auf Grundlage der europäischen

Wegekostenrichtlinie. Darin sind Mautbefreiungen für LNG- und CNG-LKW allerdings nicht vorgesehen. Das Thema steht für die Transportbranche trotzdem ganz oben auf der Agenda. „Gleich Anfang des Jahres muss dringend etwas passieren“, mahnte Engelhardt.

Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages hat sich mit der Mautbefreiung beschäftigt. Er schlägt vor, dass sie von dem Tag der Erstzulassung gelten soll. Wann eine Lösung gefunden wird, ist allerdings unklar. Deutschland wartet darauf, dass die EU-Kommission mit der neuen Verkehrsministerin wieder handlungsfähig wird.

Mit Planungsbeschleunigung den Investitionsstau auflösen

Ende vergangenen Jahres haben Bundestag und Bundesrat die Gesetzentwürfe für schnelleres Planen und Bauen diskutiert. Denn die Realisierung von vielen Infrastrukturprojekten zieht sich teilweise über Jahre hin. Die Parteien sind sich einig, dass sich das ändern muss. Die Entwürfe des sogenannten Maßnahmenetzesvorbereitungsgesetzes und des Planungsbeschleunigungsgesetzes sind jedoch umstritten.

Der Bundesrat hatte in seiner letzten Sitzung vor der Weihnachtspause am Maßnahmenetzes einige Änderungswünsche, der Bundestag hat die Entwürfe an die Ausschüsse weitergeleitet. Im Kern streiten sich Regierung und Opposition und auch Unions- und SPD-geführte Ministerien über Klagemöglichkeiten von Bürgern, über die Tatsache, dass Bundestagsabgeordnete per Gesetz über Infrastrukturprojekte entscheiden sollen, und über einzelne Bauvorhaben.

Maßnahmenetzes: Streit um Zahl und Art der Bauvorhaben

Das Bundesverkehrsministerium hatte in einem ersten Entwurf des Maßnahmenetzes zunächst fünf Projekte aufgelistet, dann stieg ihre Zahl auf zwölf. Im Bundesrat hatten Länder weitere Bauvorhaben angemeldet, zum Beispiel die für Baden-Württemberg und den Güterverkehr wichtige Gäubahn. Für die Aufnahme in das Maßnahmenetzes konnte sich die Länderkammer aber nicht erwärmen.

Nicht enthalten und auch nicht diskutiert wurden bisher Projekte wie der Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel oder die Anbindung an die Fehmarnbelt-Querung. In einer Expertenanhörung im Januar und weiterführenden Bundestagsdebatten werden beide Bauvorhaben sicherlich noch einmal auf die Tagesordnung kommen.

Mehr Personal und mehr Geld für die Infrastruktur

Der SPD-Bundestagsabgeordnete Matthias Stein sagte, die Maßnahmenetzes seien nur ein Teil des gesamten Themenkomplexes Planungsbeschleunigung. Der Bund habe im Haushalt 2020 für mehr Personal bei den Planungsbehörden gesorgt, 17,8 Mrd. EUR seien für Baumaßnahmen vorgesehen. Mit dem ersten Planungsbeschleunigungsgesetz von 2018 sei es möglich, statt Planfeststellungsverfahren etwas weniger aufwendige Plangenehmigungen anzuwenden, beispielsweise bei Ersatzneubauten für Brücken. Stein betonte, dass es nicht um weniger, sondern um mehr Bürgerbeteiligung gehe.

Ein großes Thema für die Koalitionspartner ist die sogenannte Stichtagsregelung. Danach kann nur noch gegen Projekte geklagt werden, wenn Einwendungen schon vorher vorgebracht wurden. Aus dem Gesetzentwurf zur Planungsbeschleunigung wurde die Regelung gestrichen. Die CDU hat allerdings schon angekündigt, sie wieder einzubringen.

Wor warte

Wichtige Rahmenbedingungen der Logistikwirtschaft werden von Brüssel festgelegt. Die D bei denen die Branche be politischen Entsch

Von Frank I
Susanne L



Das Mobilitätspaket für den Straßengüterverkehr

Für bessere Arbeitsbedingungen und einen faireren Wettbewerb im europäischen Straßengüterverkehr sollen die EU-Verordnungen zu Lenk- und Ruhezeiten und zum Marktzugang (Kabotage) sowie die Richtlinie zur Entsendung von LKW-Fahrern sorgen. Nach rund zweieinhalb Jahren kontroverser Diskussion einigte sich die finnische Ratspräsidentschaft mit Unterhändlern des Europäischen Parlaments am 12. Dezember auf einen Kompromiss. Der braucht noch die Zustimmung von Mitgliedstaaten und Parlamentsplenum, bevor das sogenannte Mobilitätspaket I verabschiedet werden kann.

Vor Weihnachten stellten sich die EU-Botschafter der Mitgliedstaaten mit der nötigen qualifizierten Mehrheit hinter den Kompromiss. Der Verkehrsausschuss des Europaparlaments will am 21. Januar abstimmen. Läuft alles nach Plan, könnte der letzte Akt des umstrittensten verkehrspolitischen EU-Gesetzesvorhabens der vergangenen Jahre im Mai im Parlamentsplenum stattfinden.

Im Kreis der EU-Botschafter unterstützten 17 Staaten den Kompromiss, darunter auch Deutschland. Gegenstimmen kamen aus Bulgarien, Polen, Estland, Litauen, Lettland, Rumänien, Ungarn, Malta und Zypern. Belgien und das Vereinigte Königreich enthielten sich. Für eine qualifizierte Mehrheit sind 16 Mitgliedstaaten notwendig, die mindestens 65 Prozent der EU-Bevölkerung vertreten.

Die Vorschriften für den Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt und die Regeln für Lenk- und Ruhezeiten werden künftig auch für Kleintransporter ab einem Gewicht von 2,5 t gelten, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Das soll den Wettbewerb zwischen Transportunternehmen fairer machen, die unterschiedliche Fahrzeuge einsetzen.

EU-Kommission erwägt bereits nächste Überarbeitung

Auch wenn das Europäische Parlament dem Kompromiss zustimmt, dürften die Diskussionen noch nicht beendet sein. Die EU-Kommission könnte direkt Änderungsvorschläge für die neuen Gesetze machen. Das will sie tun, falls eine Studie ergibt, dass Teile des Kompromisses schlecht für Klima- und Umweltschutz sind. Dabei geht es um die Rückkehrpflicht von LKW ins Land ihrer Registrierung alle acht Wochen und die Möglichkeit, Kabotage auch im Kombinierten Verkehr einzuschränken.

Belgien erwägt laut der Europaabgeordneten Cindy Franssen (EVP), den Europäischen Gerichtshof anzurufen. Grund ist die Vorschrift, dass zwischen zwei Perioden von Kabotagefahrten künftig eine „Abkühlungsperiode“ von vier Tagen liegen muss. Die Belgier fürchten dadurch starke Einbußen im Frankreich-Geschäft.

Angemessene Maut wird weiter diskutiert

Auch der andauernde Streit über den Alpentransitverkehr macht es deutlich: Eine Aktualisierung der gemeinsamen europäischen Vorschriften für Mautsysteme ist wichtig. Die Österreicher sehen mit der geltenden EU-Wegekostenrichtlinie (Eurovignette) nicht genügend Möglichkeiten, Transportunternehmen für etwa Luft-, Klima- und Lärmbelastung ausreichend zur Kasse zu bitten. Die Tiroler Landesregierung reagiert mit Verkehrsbeschränkungen.

Damit Transporteure alternative Verkehrswege und -mittel nutzen, fordern die Tiroler Möglichkeiten, auch außerhalb von Hochgebirgstälern höhere Mautaufschläge für die externen Kosten zu erheben. Andere EU-Länder wie Italien und die Niederlande fürchten zu hohe Zusatzkosten im Gütertransport und bremsen hier. Auch deswegen konnten sich die EU-Verkehrsminister bisher nicht auf eine Reform der Wegekostenrichtlinie einigen.

Schwieriger Übergang zu CO₂-Emissionsklassen Vorbehalte haben viele Mitgliedstaaten auch dagegen, die Höhe der Wegekosten künftig nicht mehr von den Euro-Schadstoffklassen, sondern von neuen CO₂-Klassen abhängig zu machen. Die jüngsten Vorschläge der finnischen Ratspräsidentschaft dafür und deren Konsequenzen seien noch nicht klar genug und müssten weiter beraten werden, sagten im Dezember die Verkehrsminister aus acht Mitgliedstaaten.

Die Bundesregierung wünscht sich eine CO₂-Komponente in der EU-Wegekostenrichtlinie, um die vom Klimakabinett beschlossene CO₂-Differenzierung bei der LKW-Maut umsetzen zu können. Berlin bremst bei der Richtlinienreform allerdings dennoch. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sträubte sich im Ministerrat dagegen, dass Transportfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 t künftig nicht mehr von der Mautpflicht ausgenommen werden dürfen. Deutschland wendet die LKW-Maut nur auf Fahrzeuge an, die schwerer sind als 7,5 t.

Brexit und die Folgen – etwa für die EU-Luftverkehrspolitik

Am 31. Januar wird das Vereinigte Königreich die Europäische Union verlassen. Vom 1. Februar bis 31. Dezember 2020 haben die Regierung in London und die EU dann Zeit, Abkommen auszuhandeln, die ihre künftigen Beziehungen regeln. Bis Ende 2020 bleibt – auch im Verkehr – alles weitgehend weiter so, wie es derzeit ist, außer dass die Briten nicht mehr über die EU-Politik mitbestimmen dürfen.

Bei den Verhandlungen, die auf EU-Seite vom ehemaligen EU-Kommissar Michel Barnier geleitet werden, kommen auch Themen wieder auf den Tisch, um die es schon beim EU-Austrittsvertrag ging. Etwa die Frage der Kontrollen von Warentransporten auf der Insel Irland. Denn der dazu im EU-Austrittsvertrag verankerte „Backstop“ ist ja nur als Notlösung gedacht. Eigentlich streben beide Seiten eine bessere Lösung an, um Grenzkontrollen zwischen Irland und Nordirland zu vermeiden.

Für die Transport- und Logistikbranche ist in den Verhandlungen am wichtigsten, ob sich Zölle und Quoten auch künftig vermeiden lassen und ob Regeln gefunden werden, die einen reibungslosen Verkehr über den Ärmelkanal ermöglichen. Das wird nicht einfach werden in der knappen Zeit.

Zumindest für die EU-Luftfahrtspolitik könnte der Brexit aber auch gute Seiten haben. Denn wenn Großbritannien die EU verlässt, verschwindet auch ein Streitpunkt, der seit

Jahren den Abschluss bestimmter Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten und einige Gesetzgebungsvorhaben blockiert. Hintergrund ist der jahrhundertalte Streit zwischen Spanien und Großbritannien über Gibraltar und die Frage, zu wessen Territorium welche Teile des Felsenstaates und seines Flughafens gehören.

Britische Drohung mit EuGH-Klage entfällt

Gibraltar gilt als Teil des EU-Territoriums, das nach außen von Großbritannien vertreten wird. Als die EU-Verkehrsminister 2014 ihren gemeinsamen Standpunkt zur Überarbeitung der Verordnung zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES) beschlossen, wollte Spanien festschreiben, dass dies keine Entscheidung im Streit um das Territorium bedeutet. Solche Einschränkungen in einem EU-Gesetz wollten die Briten nicht akzeptieren. Sie drohten mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof, falls das mit Mehrheit beschlossen würde.

Zu den seitdem im Ministerrat festhängenden Dossiers zählt neben SES etwa die Neuregelung der Slotvergabe an EU-Airports. Außerdem stockt die Unterzeichnung etlicher Luftfahrtabkommen mit Drittstaaten. Genannt werden etwa Katar, Oman, die Ukraine, Tunesien und Armenien. Die ehemalige EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc bezifferte den dadurch entstehenden Schaden auf 2,8 Mrd. EUR jährlich.

ANZEIGE



Im neuen Jahr werden die EU-Gesetzgeber anfangen, die Strategie des „Green Deal“ mit konkreten Inhalten zu füllen. Im Folgenden sind Gesetzesvorschläge aufgelistet, die vorbereitet werden. Soweit absehbar ist in Klammern angegeben, wann sie vorgelegt werden sollen. Andere Vorschläge zur Verkehrspolitik sind bereits im Gesetzgebungsprozess. Sie könnten im Verlauf des Jahres verabschiedet werden.

MOBILITÄTSPAKET Verabschiedung des EU-Gesetzpakets für den Straßengüterverkehr.

CO₂-REDUKTION Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2020). Sie soll ein Beitrag sein, um verkehrsbedingte Emissionen bis 2050 um 90 Prozent zu senken.

MODAL SHIFT Vorschläge zur Erhöhung der Kapazität von Bahn und Binnenschiffen (2021). Beitrag zur Verkehrsverlagerung weg von der Straße.

KOMBINIERTER VERKEHR Eventuell kommt ein neuer Vorschlag zur Überarbeitung der aktuellen Richtlinie (der derzeit vorliegende Vorschlag würde dann zurückgezogen).

ENERGIEBESTEUERUNG Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie (2021). Auf den Prüfstand soll dabei zum Beispiel die Steuerbefreiung für Kerosin und Schiffs-treibstoffe.

SEEVERKEHR Vorschlag zur Einbeziehung in den Emissionshandel (2021).

LUFTVERKEHR Änderung der Richtlinie zum Emissionshandel (2021). Airlines sollen weniger kostenlose Zertifikate erhalten.

STRASSENVERKEHR Prüfung einer Einbeziehung in den Emissionshandel (2021).

ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE Ausschreibung EU-Fördermittel für 1 Mio. öffentliche Ladestationen und Tankstellen (2020). Prüfung legislativer Möglichkeiten zur Förderung der Produktion und Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe (2020). Überprüfung der Richtlinie für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der TEN-V Verordnung (2021).

LUFTQUALITÄT Vorschlag zur Verschärfung der Grenzwerte für Schadstoffemissionen durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (2021).

EU-HÄFEN Vorschlag zur Regulierung des Zugangs der umweltschädlichsten Schiffe und zur verpflichtenden Nutzung von Landstrom.

ANGEMESSENE MAUT Verabschiedung der Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie (Eurovignette). Es geht etwa um eine stärkere Ausrichtung der Maut an CO₂-Ausstoß, Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge unter 7,5 t (2020). Alternativ: komplett neuer Richtlinienvorschlag.

ALPENTRANSIT Vorschläge zur Lösung der Konflikte zwischen Mitgliedstaaten. Eventuell Vertragsverletzungsverfahren (2020).

EU-HAUSHALT Verabschiedung des mittelfristigen Finanzrahmens (MFR) der EU für 2021 bis 2027. Damit wird auch das Budget für verkehrspolitisch wichtige Förderinstrumente wie die Connecting Europe Facility (Cef), das Forschungsprogramm Horizont oder InvestEU festgelegt (2020).

BREXIT Aushandlung von Abkommen über die künftigen Beziehungen mit Großbritannien.

START- UND LANDRECHTE Verabschiedung Verordnung zur Vergabe von Slots an EU-Flughäfen.

EINHEITLICHER LUFTRAUM Verabschiedung Verordnung zu dessen Einrichtung.

LUFTFAHRTABKOMMEN Abschluss von Abkommen etwa mit China und Georgien.

MIETEN VON LKW Verabschiedung Richtlinie über das Mieten ohne Fahrer.

VERKEHRSNETZ Verabschiedung Verordnung zur schnelleren Genehmigung von TEN-V-Projekten.

Gefangen im Auf und Ab der Indizes

Im Straßengüterverkehr gibt es zahlreiche **Kennziffern**. Sie bilden in der Regel aber das Marktgeschehen nur unvollständig und in Teilsegmenten ab und liefern daher nur Indizes für die künftige Geschäfts- und Preisentwicklung. Ein Überblick.

Von Raphael Preindl und Wolfgang Stölzle

Bei Preisverhandlungen zum Jahreswechsel kommen bei Verladern und Logistikdienstleistern oft folgende Fragen auf: Worauf stützen sich die Preiserwartungen? Wo stehen die Preise? Wie werden sich die Preise künftig entwickeln? Einfache Antworten lassen sich nicht finden.

Denn Preise reflektieren nicht nur die Kostenniveaus, sondern richten sich auch nach verschiedenen marktbezogenen Einflussgrößen: Während etwa bei Kontrakten die Preise meist längerfristig festgeschrieben sind, ist der Spotmarkt traditionell von kurzfristigen, teilweise großen Preisschwankungen gekennzeichnet. Dem margenschwachen Transportmarkt ist mit seiner Vielzahl von Marktsegmenten eine beachtliche Intransparenz und damit einhergehend eine gewisse Unsicherheit zu attestieren, die sich auf Preisverhandlungen durchschlägt.

Indizes sollen diese Intransparenz reduzieren, indem sie die relativen Entwicklungen über einen bestimmten Zeithorizont messen. Mittlerweile hat sich ein regelrechter Markt für diese Zusammenstellungen entwickelt, so dass Entscheider zunächst für sie relevante Indizes auswählen müssen.

Unterschiedliche Ansätze

Transportmarkt-Indizes können in Preis-,

Mengen- und Geschäftsklimaindizes unterteilt werden und differieren in ihrer Methodik, dem Inhalt und den Einsatzmöglichkeiten teilweise erheblich.

Das liegt auch an der heterogenen Zusammensetzung der Anbieter. Hier treffen Indizes von öffentlichen Institutionen auf solche von privaten Akteuren ganz unterschiedlicher Provenienz. Während etwa das Timocom-Marktbarometer oder auch der Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex jeweils auf Daten von damit verbundenen Transportplattformen zugreifen, nehmen öffentliche Akteure meist breit angelegte Erhebungen vor. Dies gilt etwa für den Astag-Straßentransport-Kostenindex (Schweiz) oder den DSLV-Kostenindex.

Nicht nur die Methodik zur Erhebung der Datengrundlage (etwa Einzel- oder konsolidierte Daten) gilt als Unterscheidungsmerkmal. Weitere Dimensionen können die Verwendung von Daten sowohl der Verlager als auch der Logistikdienstleister, die Publikationsfrequenz oder auch die Nutzung realer Transportdaten sein. Diese Heterogenität der Indizes schränkt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse beträchtlich ein.

Die Nutzenstiftung für den Anwender fällt dann vergleichsweise bescheiden aus, wenn wenige Daten in geringer Frequenz und ohne Spezifikation via Befragung für einzelne Marktsegmente erhoben, nicht bereinigt sowie nur als Gesamtindex ausgewertet und veröffentlicht werden. Es stellt sich demnach aus Anwendersicht die prinzipielle Frage, welcher Index welchen Nutzen zu stiften vermag.

Anwender im Fokus

Der Mehrwert hängt davon ab, ob und wie Anwender die Indizes in ihre Entscheidungen einbeziehen. Dabei sind unterschiedliche Anwendergruppen zu berücksichtigen:

Während Mengenindizes wie das Timocom-Barometer insbesondere von Logistikdienstleistern geschätzt werden, finden Geschäftsklima-Indizes wie der Logistik-Indikator der BVL oder das SCI-Logistikbarometer bei einem breiteren Fachpublikum Anklang. Erstere beeinflussen meist kurzfristige Entscheidungen im Tagesgeschäft, während Letztere Einblicke in eher mittel- bis langfristige Marktentwicklungen geben. Demnach zählen auch Verbände und Berater zur potenziellen Zielgruppe dieses Indexsegments. Andere Indizes wie beispielsweise der Transport Market Monitor können zur Marktanalyse oder auch als Benchmarking-Instrument eingesetzt werden. Dies spricht insbesondere Logistikdienstleister und Verlager an. Im Hinblick auf Preisverhandlungen können die meisten Indizes zumindest als qualitative Unterstützungswerkzeuge hinzugezogen werden. Geht es darüber hinaus um die Indizierung von Transportverträgen, ist die Einsatzfähigkeit vieler Indizes erheblich beschränkt.

Schwierige Schlussfolgerungen

Doch welche Schlussfolgerungen sind aus den verschiedenen Indizes zu ziehen? Gerade in wirtschaftlich unsicheren Zeiten erhoffen sich Entscheider Orientierungshilfe für die Entwicklung des Marktes. Angesichts der unterschiedlichen Konzepte in Hinblick auf den Messgegenstand (Mengen, Kosten, Preise, subjektive Erwartungen), die Art der Messung (zum Beispiel Panel, Datenbanken, Stichproben, Befragungen) oder die Erhebungsfrequenz überrascht es nicht, dass die Indizes auch aktuell zu teilweise erheblich differierenden Aussagen kommen.

Dies zeigt ein kleiner Ausschnitt einer Gegenüberstellung verschiedener aktueller Indexausgaben aus der zweiten Jahreshälfte 2019: So weisen beispielsweise der Astag-Straßentransport-Kostenindex, der DSLV-Kostenindex für Stückgut und der BGL-Kostenentwicklungsrechner einen Kostenanstieg aus - was aus wirtschaftlichen Erwägungen zu einem Anstieg der Marktpreise führen müsste. Einige preisbasierte Indizes dokumentieren zumindest im Zwölfmonatsvergleich einen Preisanstieg. Und selbst hier gibt es je nach Ausrichtung Unterschiede: So hat das auf den Spotmarkt ausgerichtete Timocom-Frachtenbarometer zuletzt einen Abwärtstrend festgestellt, während der auf Kontrakte fokussierte Transporeon Transport Market Monitor eine Aufwärtsentwicklung konstatiert.

Das SCI-Logistikbarometer sowie der Logistik-Indikator

der BVL stellen indessen eine Abkühlung der Konjunktur fest, Letzterer sowohl bei der Geschäftslage, den -erwartungen als auch dem -klima. Das deutet auf einen zunehmenden Preisdruck hin.

Was bringt 2020?

Ein fundierter und gesicherter Ausblick auf die Preisentwicklung im Jahr 2020 ist damit im Straßengüterverkehr unmöglich. Dies stiftet beim Anwender eher Verunsicherung als Mehrwert, sucht er doch bei den Indizes eine belastbare Entscheidungsunterstützung.

Solange kein Index mit einem solchen Anspruch auf dem Markt ist, bleibt lediglich der Rückgriff auf persönliche Einschätzungen zur Marktentwicklung. Dies ist für das erste Quartal 2020 sehr anspruchsvoll: Einerseits zeichnet sich konjunkturell in einzelnen Branchen (zum Beispiel Automotive, Anlagen- und Maschinenbau) in Deutschland ein recht düsteres Bild ab, aber selbst dieses gilt nicht durchgängig: Zum Beispiel fahren Automobilwerke, in denen SUVs gebaut werden, Sonderschichten, während Werke für klassische Limousinen und Kombis zum Teil Kurzarbeit ausgerufen haben. Der Konsumgüterbereich gilt ebenso wie die Health-Care-Branche als weitgehend robust.

Für Logistikdienstleister bedeutet dies, dass sie ihre Markt- und Preiserwartungen an den Branchen ihrer Kunden auszurichten haben. Generell dürfte dies insbesondere für transportintensive Anbieter gelten, die sich ihre Aufträge auf dem Spotmarkt holen. Demgegenüber sind Dienstleister mit einem Kontraktlogistik-Schwerpunkt auch in den etwas „angeschlagenen“ Branchen angesichts der länger laufenden Verträge offenbar nicht so sehr vom Preisdruck betroffen.

Das i-Tüpfelchen fehlt noch

Insgesamt bleibt festzustellen, dass etablierte Indizes in ihrer konzeptionellen und methodischen Zusammensetzung oftmals nur

Thesencheck Stückgut

Richtig oder falsch? Ja oder nein? Die DVZ hat **Bernd Schäfer** acht Thesen zum Stückgutgeschäft vorgelegt. Der Stückgutexperte ist seit gut zwei Jahren Vorsitzender der Geschäftsführung der Streck Transportgesellschaft, dem mittelständischen Platzhirsch in der Schwarzwaldregion. Das Stückgutgeschäft bleibt seiner Einschätzung nach ein großer Markt und lohnt sich unverändert.

1 DIE UNSICHERE WELTPOLITISCHE LAGE WIRD SICH IM BISHER STABILEN NATIONALEN STÜCKGUTGESCHÄFT NIEDERSCHLAGEN.

Bisher nein, denn trotz der vielen weltpolitischen Unsicherheiten haben wir eine überaus vernünftige Auslastung im Stückgutgeschäft. Die künftige Entwicklung lässt sich aber schwer vorhersagen.

2 DIE KONZENTRATION SCHREITET VORAN - UND DER SPEDITIONELLE MITTELSTAND HAT IMMER MEHR NUR NOCH IN NISCHEN PLATZ.

Ein ganz klares Nein - denn der speditionelle Mittelstand hatte in der Vergangenheit seine Berechtigung und wird auch in Zukunft ein zentraler Bestandteil der europäischen Transportlandschaft sein. Er ist aufgrund seiner schlankeren Strukturen und kürzeren Entscheidungswege näher an seinen Kunden und seinen Mitarbeitern und kann daher flexibler auf sich ändernde Marktgegebenheiten reagieren. Ein weiterer Vorteil ist, dass wir uns perfekt auf die Bedürfnisse der Kunden aus unserem regional begrenzten Einzugsgebiet einstellen können. Unsere Partner gehören in ihren Regionen zu den Marktführern. Die Probleme, die Speditionskonzerne oft mit einem „Cultural Gap“ zwischen unterschiedlichen Regionen und Ländern haben, gibt es bei uns nicht. Und dennoch können wir - da wir mit fest definierten Spielregeln über Netzwerke mit Partnern in ganz Deutschland und Europa verbunden sind - den gleichen Service wie die „Großen“ bieten.

3 STÜCKGUT LOHNT SICH NICHT MEHR - EINE ANGEMESSENE GEWINNMARGE IST UTOPIE.

Falsch. Wir sind nicht unzufrieden, aber aus Tradition sprechen wir bei Streck Transport nicht über Ergebnisse.

4 DER IMMER KLEINTEILIGERE ONLINEHANDEL IST DAS ENDE DER TRADITIONELLEN STÜCKGUTSPEDITION.

Nein, denn aus der Vergangenheit zeigt sich, dass bei jedem aufkommenden Trend irgendwann Normalität einkehrt: So hat der Onlinehandel inzwischen nicht mehr die Wachstumsraten, die er schon hatte. Wir sind daher davon überzeugt, dass es auch künftig einen großen Markt für unser Kerngeschäft Stückgut geben wird.

5 DIE VERTEILERSPEDITEURE GEWINNEN ENORM AN BEDEUTUNG.

Die Verteilerspediteure hatten immer schon eine große Bedeutung. Allerdings ist auch schon immer eine gesunde Balance zwischen Ein- und Ausgangsmengen maßgeblich für ein stabiles und wirtschaftliches Netzwerk.

6 DAS STÜCKGUTGESCHÄFT BRAUCHT NEUE, FLEXIBLERE PREISMODELLE.

Nein, wir haben alle Instrumente, müssen nur unsere bestehenden Produkte den Marktgegebenheiten entsprechend anpassen und differenziert berechnen. Auf Basis eines Standardproduktes müssen die unterschiedlichen Mehrleistungen wie Laufzeit- und Uhrzeitprodukte, Fixtermine, Sperrigkeiten sowie Zusatzleistungen wie beispielsweise Palettentausch, Gefahrgutzuschläge und Avisierung von Privatkunden etc. entsprechen bewertet und den Kunden angeboten werden. Diese transparenten Preismodelle bieten unseren Kunden die Möglichkeit, nur für die Leistungen zu bezahlen, die gewünscht und gebucht werden.

7 DIGITALE PLATTFORMEN WERDEN DIE STÜCKGUTSPEDITEURE ZU REINEN TRANSPORTDIENSTLEISTERN DEGRADIEREN.

Falsch. Im Stückgutmarkt braucht jede digitale Plattform auch eine solide „analoge“ Basis, auf der sie aufbauen kann. Damit meinen wir Speditionsterminals mit Umschlagflächen und vor allem Mitarbeiter, die diese bedienen.

8 DIE EMPFÄNGERRAMPE MACHT VERLÄSSLICHE ROUTENPLÄNE UNMÖGLICH.

Nein. Zwar gibt es Empfängerstrukturen, die schwieriger zu bedienen sind, aber heute ist der staatliche Investitionsrückstand bei der Infrastruktur, der Staus, Brückensperrungen oder Parkplatzmangel für LKW zur Folge hat, das bei weitem größere Problem. (1a)

eingeschränkte Aussagekraft entfalten. Die ausgewerteten Daten sind oft veraltet, die Frequenz der Datenerhebung ist zu niedrig, die verschiedenen Segmente des Transportmarktes werden allenfalls in Teilen differenziert, und bei Prognosen zur künftigen Entwicklung herrscht Fehlanzeige - abgesehen von der Abfrage von Erwartungshaltungen.

In Zeiten der Digitalisierung benötigt der Transportmarkt Services, die automatisiert mit Daten gespeist, methodisch belastbar ausgewertet und segmentspezifisch aufbereitet werden. Zudem wird von den Anwendern verstärkt eine prognostische Funktion von Indizes erwartet. Wöchentliche Erhebungen auf Basis tatsächlicher Transportdaten in Verbindung mit einer differenzierten Betrachtung einzelner Marktsegmente wie Kep oder FTL/LTL sowie Stückgut, jeweils unterschieden in Spot- und Kontraktmarkt, vermögen einen deutlichen Mehrwert zu stiften. Eine quantitativ unterlegte Prognose von Transportpreisen für einzelne Marktsegmente auf Basis einer solchen Verarbeitung vermag aus Sicht der Anwender das „i-Tüpfelchen“ zu bilden. (1a/wes)

Raphael Preindl ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Doktorand am Institut für Supply Chain Management der Universität St. Gallen (HSG), das von **Prof. Wolfgang Stölzle** als Geschäftsführender Direktor geleitet wird. Beide Autoren engagieren sich zudem im HSG-Spin-off Logistics Advisory Experts GmbH.

Indexcheck Straßengüterverkehr

Indizes und ihre Anwendungsmöglichkeiten

Index	Messgröße	Erscheinungsweise	Reale Transportdaten	Preisgespräche	Benchmark/Controlling	Marktanalyse
WKO Transportkostenindex	Kosten	monatlich	x	✓	✓	x
Astag Straßentransportindex	Kosten	jährlich	x	✓	✓	x
Erzeugerpreisindex Destatis	Preis	monatlich	✓	✓	✓	x
DSLW-Kostenindex für Stückgut	Kosten	halbjährlich	✓	✓	✓	x
Kostenentwicklungsrechner BGL	Kosten	monatlich	x	✓	✓	x
SCI Logistikbarometer	Geschäftslage	monatlich	✓	x	x	✓
Timocom-Transportbarometer	Mengen/Kapazität	tagesaktuell/wöchentlich	✓	✓	✓	✓
Logistikindikator BVL	Geschäftslage	quartalsweise	✓	x	x	✓
Verkehrsrundschau-Index	Preis	quartalsweise	✓	✓	x	✓
Transport Market Monitor	Preis/Kapazität	monatlich	✓	✓	✓	✓
Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex	Preis	monatlich	✓	✓	✓	x

Stand: 2.01.2020 Quelle: Logistics Advisory Experts GmbH; Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Raphael Preindl

„Die Regierung muss deutlich mehr Tempo machen“

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Groß- und Außenhandelsverbands BGA, **Carsten Taucke**, blickt nur verhalten optimistisch in die Zukunft. Sorgen bereiten ihm der Zustand der Infrastruktur, die Klimapolitik, der wachsende Onlinehandel und die Anspruchshaltung der Verbraucher.

Von Susanne Landwehr und Sebastian Reimann



DVZ: Herr Taucke, kommende Woche wollen China und die USA zumindest ein Teil-Handelsabkommen schließen. Auf der anderen Seite spitzt sich die Lage in Nahost zu. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation, und wie entspannt können Sie als Logistiker insgesamt auf 2020 blicken?

Carsten Taucke: Ich bin gar nicht entspannt. Wir sehen die täglich wechselnden politischen Nachrichten. An der Börse sieht man, dass die Kurse nach oben oder unten gehen, je nachdem ob sich China und die USA annähern oder wieder voneinander entfernen. Aber auch in Europa schwankt es sehr stark. Die Wirtschaftsweisen haben ihre Prognose gerade nach unten korrigiert. Weltweit soll die Wirtschaft um etwa 3 Prozent wachsen, Deutschland aber nur um etwa 1 Prozent, wenn wir Glück haben. Das ist zwar immer noch ein Wachstum, aber wir merken deutlich, dass wir keine Volumenzuwächse haben. Wir bewegen uns weiterhin in einer Niedrigzinsphase. Das konjunkturstützende Mittel der vergangenen zehn Jahre ist irgendwann mal ausgeschöpft. Ich bin gespannt, wie es sich entwickelt; eine Prognose traue ich mich aber nicht zu geben.

Wenn man sich die Engpässe bei den Fachkräften, beim Planungspersonal oder bei der Infrastruktur anschaut, wäre dann ein langsames Wachstum im Güterverkehr nicht heilsam?

Man sieht derzeit, dass sich die Straßenlandschaft komplett verändert hat. Es gibt ja kaum noch eine Strecke ohne Baustelle. Das ist sicherlich nicht förderlich, auch nicht für das Wachstum. Wir haben im Straßengüterverkehr dramatisch zu kämpfen. Die Lenkzeiten stehen komplett gegen die Möglichkeiten, die wir mit der Infrastruktur bieten. Wir können uns ja kaum ohne Stau durch den Verkehr bewegen. Eine Fahrt auf der A2 ist abenteuerlich: lange LKW-Schlangen und zahlreiche Baustellen. Und sie ist eine der Hauptachsen von Ost nach West. Gleichzeitig ist der maximale Ausbaustand dreispurig. Sie sehen schon jetzt, dass auf beiden Seiten vier Spuren absolut notwendig wären. Da ist es für uns sehr schwer, zuverlässig zu liefern.

Wie erklären Sie sich, dass die Infrastruktur schon jetzt unter Bedarf ausgebaut wird?

Der Bedarf wurde nicht richtig eingeschätzt. Jede Prognose im Güterverkehr wird irgendwann übertroffen. Das gilt vor allem für die Hauptverkehrsachsen auf den Autobahnen A1, A3, A5 und A7. Der Kölner Ring wurde erst nach langer Bauzeit vor wenigen Jahren fertig. Verbessert hat sich nichts. Die LKW stehen immer noch jeden Tag im Stau. Das ist schlecht für die Emissionen. Wir reden aber auch über Lenkzeiten, über Verfügbarkeiten und über die Zahl der Fahrzeuge auf der Straße. Die Mengen werden ja nicht weniger, die Produkte werden kleinteiliger und bedarfsgerechter. Ein riesiger Faktor ist auch der Onlinehandel. Die Kapazitäten auf unseren Straßen sind erschöpft. Und dieses Problem kreieren wir selbst.

Glauben Sie, dass die Prognose von 38 Prozent Güterwachstum bis 2030 überhaupt stimmt?

Ich glaube, dass sich der allgemeine Konsum und unser Konsumverhalten, die das Güterwachstum maßgeblich beeinflussen, deutlich verändern werden. Amazon investiert in Läden, in eigene Logistikketten und die Belieferung. In China bringt Alibaba Zutaten

für ein Abendessen innerhalb weniger Stunden. Davon sind wir noch weit entfernt. Aber auch das wird sich drastisch verändern in Europa und unser Güterverkehrsaufkommen massiv treiben. Wir sehen keine Komplettladungen mehr, keine Mengen für die Bahn oder die Binnenschiffe. Und da muss man sich nicht mehr fragen, warum die Verlagerung von der Straße auf das Binnenschiff seit Jahren misslingt. Sie findet einfach nicht statt.

Dann könnte man doch jetzt massiv auf die Schiene verlagern, die Investitionen hochfahren und sich von der schwarzen Null verabschieden. Was meinen Sie?

Das Geld ist nicht das Problem. Wir müssen die Verfügbarkeit von Fachkräften verbessern und von Ingenieursleistungen. Die Ingenieure, die die Verwaltungen vor einigen Jahren entlassen haben, müsste man wieder gewinnen und mehr Fachkräfte ausbilden, damit sie die Planungsverfahren in der Behörde betreuen können. Diese ganzen Klagewellen und Hindernisse, die uns in Deutschland in den Weg gelegt werden, behindern den deutschen und europäischen Güterverkehr. Da gibt es viele Beispiele wie die Elbvertiefung oder den Moselausbau.

Sehen Sie überhaupt eine Chance für Planungsbeschleunigung?

Es ist schon mal gut, dass ein Gesetz existiert und dass es ein Bewusstsein dafür gibt, dass Planungsbeschleunigung notwendig ist. Mir fehlt aber noch der konsequente Umbau des gesamten Systems bis hin zur Vergabepraxis. Es scheint ja Probleme zu geben, geeignete Unternehmen zu finden und europäische Ausschreibungen vom Tisch zu bekommen. Und wenn das gelungen ist, stoppen die Planungen, weil Umweltverbände klagen. Wir brauchen aber Planungssicherheit.

Wo stehen wir in der Debatte?

Wir sind noch nicht mal am Anfang. Wenn Logistiker und Projektentwickler heute ein Grundstück für eine Logistikimmobilie erwerben wollen, gelingt das nur noch in absoluten Ausnahmefällen. Die Projektverantwortlichen gehen in alle Ausschüsse und reden mit allen Beteiligten. Nichts. Keiner will LKW-Verkehr, Lärm und große Logistikhallen. Ich denke, dass in einigen Regionen die Kassen so voll sind, dass sie eine Ansiedlung von Gewerbe schlicht nicht nötig haben. Auch die Bauern behalten ihr Land. Und wenn man dann doch mal eine Fläche findet, heißt es: „Aber bitte keine Logistikimmobilie.“ Vor fünf Jahren konnten wir noch mit dem Argument der Arbeitsplätze punkten. Das ist jetzt vorbei. Aber jeder möchte seine Waren überall einkaufen oder schnell geliefert bekommen. Da denken die Leute gar nicht drüber nach.

Wie beurteilen Sie das Klimaschutzpaket der Bundesregierung?

Es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Wir als Wirtschaft brauchen aber Planungs- und Rechtssicherheit hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen. Und diese dürfen dann nicht wettbewerbsverzerrend sein. Das ist ein wesentlicher Faktor. Heißt konkret: Ein Emissionshandelssystem für den Verkehr muss beispielsweise europäisch sein.

Was muss die Politik tun?

Wenn wir einmal auf die Elektromobilität schauen, so muss die Bundesregierung deutlich mehr Tempo machen. Gefordert sind meines Wissens

100.000 Ladepunkte bis 2020. Aktuell haben wir rund 20.000. Und wenn wir über Ladepunkte für LKW reden, müssen diese natürlich auch noch leistungsfähig genug sein. Wir testen in meinem Unternehmen gerade einen vollelektrischen Sattelzug. Das Fahrzeug hat 680 PS. Das kann man dann logischerweise nicht an der Haushaltssteckdose aufladen. Daher müssen die Autohöfe und Rastplätze, von denen wir ja auch viel zu wenig haben, entsprechend ausgerüstet werden.

Wer sollte das tun?

Da sind auch die Hersteller gefordert. Das muss man einmal so klar sagen. Deren Angebot ist bisher viel zu gering. Und um das zu ändern, würde ich mir wiederum mehr politischen Druck wünschen. Das Beispiel VW zeigt, dass das offenbar geht. Denn mir kann niemand erzählen, dass der komplette Umstieg auf Elektroantriebe aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen erfolgte. Das war politisch getrieben.

Ist es also ein Irrweg, so stark auf die Elektromobilität zu setzen?

Aus unserer Sicht schon. Wir als Branche glauben beispielsweise auch weiterhin an den Diesel. Und dementsprechend werden auch weiterhin Dieselfahrzeuge gekauft, obwohl das ein großer Kostenfaktor ist, da wir wegen der laufend verschärften Grenzwerte den Fuhrpark ständig erneuern müssen.

Dann ist vielleicht LNG eine Alternative?

Das Problem ist auch dort die Planungssicherheit. Stellen Sie sich vor, Sie sind ein umweltbewusster Kleinunternehmer und kaufen sich zwei LNG-Fahrzeuge. Sie zahlen 40.000 EUR mehr, haben dann 10.000 EUR Verlust beim Restwert gegenüber einem normalen Diesel-LKW. Und plötzlich wird

man nur Kleckerbeträge. Wir laufen im Schweinsgalopp den Klimaschutzforderungen hinterher, manchmal auch voraus, in einem Wirrwarr von Ungeplantheit, so dass wir uns wirklich manchmal fragen, wo das eigentlich hinführen soll.

Aber wie könnte dann konkret eine sinnvolle Förderung im Güterverkehr aussehen? Müsste der Staat beispielsweise den LNG-LKW komplett zahlen?

Nein, komplett zahlen muss er ihn nicht. Aber die Mautbefreiung müsste beispielsweise höher sein, wenn auch nur temporär, um die neue Technologie anzuschieben.

Die Große Koalition hat sich selbst ein Zwischenzeugnis ausgestellt. Welche Note würden Sie vergeben - angesichts all dieser wichtigen Zukunftsfragen für die Verlagerer und den Logistiksektor?

Verkehrspolitisch ist sie nicht wirklich spürbar. Es wurden extrem populäre Themen wie die PKW-Maut bespielt. Ein Thema, das man kaum noch hören kann. Auch gab es beim Individualverkehr Entlastungen. Aber in der Logistik sind die Belastungen immer höher geworden. Es gibt kürzere Lenkzeiten, dafür aber mehr Staus, weil die Infrastruktur schlechter geworden ist. Es fehlen LKW-Parkplätze, und die Fahrer dürfen im Fahrerhaus nicht mehr übernachten. Damit bleiben die LKW unbeaufsichtigt, und anschließend wundert man sich dann, dass der Trailer gestohlen wird. Sprich: Es wird immer teurer.

Sie können die Kostensteigerungen doch über die Preise an die Kunden weiterberechnen.

(Lacht.) Absolut richtig! Die Resonanz auf die Ankündigung, dass wir die Preise in meinem Unternehmen um durchschnittlich 4 Prozent erhöhen müssen, war gelinde gesagt verhalten. Und das,



Carsten Taucke im Gespräch mit DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann und der Berliner DVZ-Politikkorrespondentin Susanne Landwehr.

die Mautbefreiung für LNG-Fahrzeuge gestoppt. Die hohen Kosten bleiben. Der Unternehmer ist dann nicht mehr wettbewerbsfähig. Ich erinnere auch an die Diskussion über LNG in der Binnenschifffahrt. Da haben einige Reedereien tatsächlich LNG-betriebene Einheiten für 9 oder 10 Mio. EUR angeschafft, und dann hieß es plötzlich, sie seien viel dreckiger als Binnenschiffe, die mit Gasöl fahren. So geht es natürlich nicht. Da müssen wir politisch verlässlicher werden. Und zweitens gilt dann Folgendes: Wenn wir in neue Technologien und Antriebe investieren, dann muss dies vom Staat in ganz anderem Ausmaß als heute gefördert werden. Bei den E-Autos beispielsweise ist die Förderung geradezu lächerlich. Dann bekommt

obwohl eine solche Erhöhung in dem Kontext sogar noch maßvoll ist. Aber in unserer globalisierten Konsumgesellschaft ist es eben selbstverständlich, dass man heute bestellt und die Ware morgen da ist, dass Retouren kostenlos sind und, und, und. Das alles aber produziert zusätzlichen Verkehr. Doch niemand möchte es bezahlen, und die Logistikdienstleister müssen dann entsprechend immer effizienter werden. Das wiederum setzt Investitionen beispielsweise in digitale Lösungen voraus. Und last but not least ist in den meisten Kundenverträgen so etwas wie eine CO₂-Abgabe überhaupt nicht vorgesehen. Diese haben eine Laufzeit von drei Jahren und können nicht mittendrin angepasst werden. Es wird also nicht einfacher.



Wir haben im Straßengüterverkehr dramatisch zu kämpfen.

Carsten Taucke

Carsten Taucke

Der gelernte Speditionskaufmann und Absolvent der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie ist seit Anfang Dezember 2018 CEO der Nagel-Group. Zuvor war er fast vier Jahre lang Chef von Imperial Logistics International. Taucke gehörte zudem zum Vorstand der Fiege Holding Stiftung und arbeitete zehn Jahre in Deutschland und in den USA im Management der amerikanischen Industriekonzerne Mallinckrodt Medical und Dade Behring. Seit 2015 ist der 54-jährige Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen, Berlin.



Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Wie wird sich der Güterverkehr auf der Schiene entwickeln?

Das Jahr 2020 fällt in einen Übergangszeitraum. Das gilt nicht nur für die Wirtschaftslage: Kunden und die Politik wollen eine größere Rolle der Eisenbahnen. Aber an der Umsetzung fehlt es in vielen Bereichen noch. Es gilt nun vor allem, die Ressourcen dafür zu schaffen, um die neue, wichtigere Rolle auch auszufüllen. Daher erwarten wir in diesem Jahr noch keine Wachstumsrekorde.

ANZEIGE

REALOGIS
 PIONEERS IN LOGISTICS SINCE 2005

BERGKAMEN
 bis zu ca. 39.241 m² Logistikfläche,
 40 Rampentore, 4 ebenerdige Tore,
 ca. 10,50 m UKB, 24/7
 Tel.: 0211/5228450
provisionsfrei

WEILHEIM IN OBERBAYERN
 ca. 11.470 m² Lager-/Produktionsfläche,
 hohe Bodentraglast, 13 Rampentore,
 elektr. Überladebrücken, flexible Teilung
 Tel.: 089/5155690
provisionsfrei

www.realogis.de



Corinna Salander, Direktorin des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF)



Was geschieht in der Eisenbahnforschung in Deutschland?

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) nimmt Fahrt auf! Der personelle Aufbau und die inhaltliche Ausrichtung stehen 2020 im Vordergrund. Das Bundesforschungsprogramm Schiene hat die wichtigsten Themenfelder bereits definiert. Zunächst erfolgt eine Bestandsaufnahme der Forschungsthemen in Wissenschaft und Industrie auf nationaler und internationaler Ebene für den gesamten schienengebundenen Verkehr. Weiterhin soll ein Testfeld initiiert werden, auf dem Neuerungen technischer und betrieblicher Art an Infrastruktur und Fahrzeugen im Reallabor erprobt werden können. Damit trägt das DZSF an der Schnittstelle von Wissenschaft, Sektor und Politik zu mehr Sichtbarkeit der Bahnbranche bei.

Link zum Bundesforschungsprogramm www.dzsf.bund.de/DZSF/DE/Forschungsprogramm/forschungsprogramm_node.html



Jürgen Hüllen, Sprecher des TIS Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr



Welche Fortschritte gibt es beim intelligenten Güterwagen?

Für den TIS steht 2020 die zielgerichtete Weiterentwicklung des Intelligenten Güterzugs im Mittelpunkt, um Produktivität und Logistikfähigkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs signifikant zu erhöhen. Herzstück ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Der europäische Sektor muss die technischen Standards der DAK i2020 festlegen, einschließlich derjenigen für die durchgehende Strom- und Datenleitung. Die Grundfunktionen sind dann einem Praxistest zu unterziehen. Ziel ist es, 2020 oder 2021 einen kompletten Demonstrator-Zug auf die Schiene zu stellen. Für dieses Projekt erwarte ich eine starke sachbezogene und finanzielle Unterstützung der deutschen und europäischen Verkehrspolitik.



Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI)



Was kommt auf dem Gebiet Lärmschutz im Schienenverkehr?

Auf der Schiene wird es 2020 leiser: Ab Anfang des Jahres akzeptiert die Schweiz, ab Ende des Jahres Deutschland keine lauten Wagen mehr auf ihren Schienenwegen. Die privaten Wagenhalter und auch die DB haben ihre Flotten in den vergangenen Jahren entsprechend aufgestellt und fahren bereits überwiegend mit Flüsterbremsen. Spannend wird es zum Fahrplanwechsel 2020/21: Haben auch die ausländischen Halter ausreichend umgerüstet? Wird es wegen einzelner lauter Wagen zu spürbaren Behinderungen bei der Zugabfertigung an der Grenze kommen? Die Mitgliedsunternehmen des VPI halten am Lärmziel 2020 fest. Nur ein leiser Güterverkehr kann die notwendige Akzeptanz für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger sicherstellen.



Frank Andreesen, Leiter Verkehrspolitik bei Covestro



Wo sieht die chemische Industrie den Schienengüterverkehr in der Pflicht?

Die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs stagniert auf einem nicht akzeptablen Niveau. Auf einzelnen Strecken wurde 2019 sogar eine Verschlechterung festgestellt. Diesen Trend umzukehren erfordert ein ganzheitliches Pünktlichkeitsmanagement für den Kombinierten Verkehr. Wir erwarten, dass die bereits laufenden Diskussionen 2020 zur Etablierung eines europäischen Projektes führen werden, an dem alle Akteure zu beteiligen sind. Ziel ist die Entwicklung eines einheitlichen Prozesses zur Messung der Pünktlichkeit, der auch Ursache und Verursacher von Verspätungen aufzeigt und damit Grundlage für ein wirksames Pünktlichkeitsmanagement schafft.



Bahnsprecherin, Kommunikation „Eisenbahn in Deutschland“



Welche großen Vorhaben stehen im deutschen Schienennetz an?

Anfang des Jahres starten wir mit der Unterschrift unter die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III die Investitionsinitiative zur Modernisierung des bestehenden Netzes. Größte einzelne Investition ist die Erneuerung der Gleise auf der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart. In Leverkusen starten wir im Frühjahr die nächste Baustufe zum Infrastrukturausbau für den Rhein-Ruhr-Express (RRX). Im Mai werden wir den komplett erneuerten und ausgebauten Bahnhof Warnemünde mit digitaler Stellwerkstechnik in Betrieb nehmen. Im Dezember 2020 wird mit der Strecke Berlin-Dresden eine weitere Strecke im Netz der DB mit ETCS in Betrieb gehen.



Bringt's die Bahn?

Baustellen im Netz, Ertragsdruck, nicht eingelöste politische Zusagen, noch nicht verfügbare Innovationen – das Jahr 2020 beginnt, wie das Jahr 2019 endete. Immerhin gibt es begründete Hoffnung auf höhere Fördermittel und Fortschritte bei Technik und Automatisierung.

Von Timon Heinrici und Heinrich Klotz





Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Internationalen Kombi-Vereinigung UIRR, Brüssel

Was wird sich 2020 am europäischen Regelwerk für den Kombinierten Verkehr tun?

Einige regulatorische Überarbeitungen, die den Kombinierten Verkehr direkt betreffen, sind seitens der EU-Kommission überfällig: die Kombi-Richtlinie 92/106, die Energiesteuer-Richtlinie, die Eurovignetten-Richtlinie, aber auch die Schienengüterverkehrskorridor-Verordnung. Von all diesen Gesetzgebungen liegt nur die letzte zeitlich im Plan. 2020 wird sich die KV-Richtlinie leider noch weiter verzögern, da die Kommission den Vorschlag von 2017 zurückgezogen hat und die Regelung im Zuge des European Green Deal (EGD) aktualisiert werden soll. Ein neuer Vorschlag wird für 2021 erwartet. Die notwendige Überarbeitung der bestehenden Richtlinie aus dem Jahr 1992 wird somit um mindestens zwei weitere Jahre verzögert.

Das gleiche Schicksal erwartet auch die Eurovignetten-Richtlinie. Wenigstens die Überarbeitung der Energiesteuer-Richtlinie wird im Rahmen des European Green Deal wieder auf die Prioritätenliste gesetzt. Die UIRR unterstützt den European Green Deal, ist aber auch besorgt über die Zurückhaltung Polens bei der Zustimmung im Europäischen Rat. Der europäische KV-Sektor ist bereit, bei der schnellstmöglichen Verabschiedung aller relevanten Rechtsvorschriften zu helfen und zu unterstützen. Wir sehen den KV als den Bereich an, der sofort einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele aus dem COP 21 in Paris leisten kann. Wir müssen nicht warten, um den Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern.



Jürgen Albersmann, Geschäftsführer, Contargo GmbH & Co. KG, Neuss

Immer mehr Fachleute fordern mit Blick auf 2030 eine dynamische Entwicklung im Kombinierten Verkehr. Welche Schritte sind 2020 besonders wichtig?

Für Unternehmen im Kombinierten Verkehr wird es 2020 höchste Zeit, mögliche Risiken durch den Klimawandel und Infrastrukturingpässe (die zum Beispiel durch Bauarbeiten oder Sperrungen entstehen) zu erkennen und Alternativkonzepte zu entwickeln. Gleichzeitig sollten wir gegenüber der Verladerschaft und der Öffentlichkeit insgesamt noch deutlicher kommunizieren, dass eine Halbierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 nicht ohne den Kombinierten Verkehr zu schaffen ist. Um die Nutzung von Elektromobilität im Nahbereich zu fördern, muss die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Zudem sind Digitalisierung und Automatisierung die Voraussetzungen, um komplexe Transportketten transparenter und schneller zu gestalten.



Berit Börke, Vorstand Vertrieb, TX Logistik AG, Bad Honnef

Kombinierter Verkehr macht kaum einer Bahn wirtschaftlich große Freude. Wird sich das im Jahr 2020 ändern?

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateur wollen wir auch 2020 unsere intermodalen Verkehre weiterentwickeln. Deshalb investiert TX Logistik in Prozesse, Assets, neue Produkte und das europäische Netzwerk. Das beinhaltet nicht nur neue Verbindungen, höhere Frequenzen und integrierte Angebote, sondern auch die Trennung von unrentablen Verkehren. Wir sehen im Markt Unsicherheit hinsichtlich der Volumina, sind mit deutlichen Faktorkostensteigerungen, notwendigen Investitionen in ETCS und andauernden Infrastrukturproblemen konfrontiert. Das erhöht den Druck auf die Auslastung der Systeme und Margen weiter. Echte Fortschritte im Hinblick auf ein planbares und ganzheitliches Baustellenmanagement der DB sind unabdingbar und würden nicht nur uns, sondern die gesamte Branche und damit alle Kunden substanziell stärken und voranbringen.



Frank Erschkat, Leiter Intermodal Sales, DB Cargo, Mainz

Alle fordern mehr Qualität, also Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, im Kombinierten Verkehr. Was wird sich da 2020 auf dem deutschen Schienennetz tun?

DB Cargo hat zahlreiche Maßnahmen für eine starke Schiene im Köcher, die zu einer Verbesserung der Qualität im Kombinierten Verkehr führen werden. Mit einer umfangreichen Einstellungsoffensive im Betrieb erhöhen wir unsere Produktionskapazitäten und ermöglichen unser künftig geplantes Wachstum. Wir investieren weiter in moderne Lokomotiven sowie in Güterwagen mit intelligenter Sensorik für Tracking und Tracing und vorausschauende Instandhaltung. Weit über die Hälfte der Wagen ist bereits damit ausgestattet, und für Ende 2020 streben wir 100 Prozent an. Die Loks werden zudem besser planbar durch die Einführung einer digitalen Flottensteuerung. Wir optimieren außerdem planerisch die intermodale Lieferkettensteuerung - insbesondere auf europäischen Hauptkorridoren. Und wir verbessern den Zugang zur Schiene für unsere Industriekunden ohne Gleisanschluss in den Segmenten Industrial und Logistics durch intermodale Haus-Haus-Angebote.



Mirja Nibbe, Managing Director for Area Germany & Central Europe bei Hapag-Lloyd, Hamburg

Angebot, Leistung: Wo gibt es aus Kundensicht im Hinterlandverkehr auf der Schiene 2020 besonderen Verbesserungsbedarf?

Containertransporte mit dem Schiff und über die Schiene sind unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten die effizientesten Möglichkeiten, große Mengen an Waren zu transportieren. Insofern ist es im Hinterlandverkehr wichtig, mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Das gelingt jedoch nur teilweise, weil nicht genug in die Schieneninfrastruktur investiert wird. Im Hamburger Hafen gibt es beispielsweise nur einen modernen Containerterminal, der acht Schienenspuren hat. Das ist schon recht gut, aber eben noch zu wenig - und dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund wachsender globaler Transportmengen.



Gudrun Winner-Athens, Vorsitzende des Verwaltungsrates, Kombiverkehr, Frankfurt/Main

30 Prozent mehr Volumen bis 2030 auf der Schiene: Was muss bereits 2020 geschehen, damit dieses ehrgeizige Verlagerungsziel erreicht werden kann?

Man kann Klimaschutz gegen alle Widerstände durchsetzen, aber nicht gegen Adam Riese. Als Unternehmerin sage ich: Dort anpacken, wo ich für den eingesetzten Euro am meisten Klimaschutz bekomme. Der Güterverkehr ist dabei nun mal der wirkmächtigste Hebel: Wenn wir den Kombinierten Verkehr jetzt stärken, bringt uns das bis zu 50 Mio. t CO₂-Einsparung - für gerade einmal 38 EUR pro Tonne. Und das von 2021 bis 2030, nicht erst im übernächsten Jahrzehnt. Das muss auch das BMVI endlich erkennen.

Deshalb: Endlich anerkennen, was die Unternehmen im KV leisten, und den Spediteuren für die Verlagerung Planbarkeit und Sicherheit geben. Wir brauchen endlich - wie in anderen Ländern auch - eine Anschubfinanzierung beim Betrieb, damit noch mehr umsteigen, einen verlässlichen Shuttleverkehr zwischen den großen Wirtschaftsräumen und die Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf.

ANZEIGE

Lager Flensburg
 Machen Sie Ihre festen Kosten variabel!
 Kontaktieren Sie Herrn Christopher Polster.

Tel. 0461-90279800
 www.ohllogistics.com



Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrates, Hupac AG, Chiasso (Schweiz)

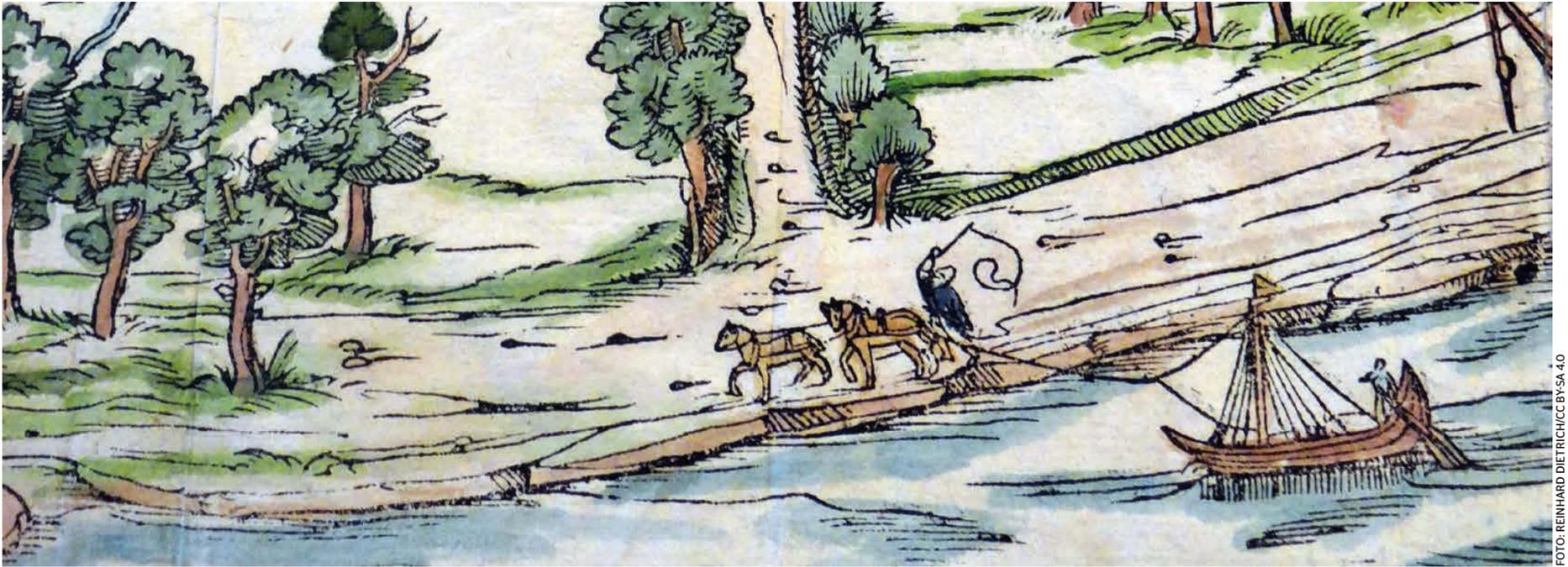
Wo erwarten Sie für 2020 die höhere Dynamik - im kontinentalen oder im maritimen Kombinierten Verkehr?

Der Kombinierte Verkehr wird sich 2020 dynamisch entwickeln - ein moderates Wirtschaftswachstum, effizientere Logistikkonzepte und höhere KV-Investitionen wegen der Klimadebatte sehe ich als Haupttreiber. Im kontinentalen Verkehr bringen die internationalen Achsen das Wachstum, im maritimen Hinterlandverkehr neue weltweite Door-door-Konzepte von Verladern, Speditionen und Reedereien. Die Umlenkung globaler Warenströme als Folge von Handelskonflikten, von der das offene Europa tendenziell profitiert, wird den maritimen KV zusätzlich stützen. Alpenquerend löst die Eröffnung des 4-m-Korridors auf der Gotthardachse gegen Ende 2020 einen Wachstumsschub bei den attraktiven Trailerverkehren aus.

Aufbruch oder Schiffbruch?

Vernachlässigte Wasserstraßen, Umweltauflagen, die die Branche arg strapazieren, und schwindende Ladungspakete. Für die Binnenschifffahrt beginnt eine herausfordernde Zeit.

Von Jan Peter Naumann



Die Binnenschifffahrt hatte auch in Frühzeiten mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Darstellung aus dem 16. Jahrhundert zeigt das Treideln am Rhein. Die Branche hat aber bewiesen, dass sie sich durchsetzen kann.

Mit dem im Mai 2019 vom Bundesverkehrsministerium vorgestellten Masterplan Binnenschifffahrt liegt ein Leitfaden dafür auf dem Tisch, wie der Verkehrsträger im Zusammenwirken der deutschen und europäischen Logistikketten gestärkt und auch unter den Vorgaben des Klimaschutzes größerer Bestandteil der Supply Chain werden kann. Angesichts des prognostizierten Zuwachses der Verkehrsleistung von 62 Mrd. tkm im Jahr 2010 um 23 Prozent bis zum Jahr 2030 kann diese Steigerung nur mit Hilfe der Binnenschifffahrt auch bewältigt werden. Ziel des Plans ist es, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen - gegenwärtig sind es knapp 8 Prozent.

Große Bürde Abgasnorm

Um die Vorgaben zu erreichen, muss die Binnenschifffahrt einige Klippen umschiffen; die aktuell bedrohlichste stellt die von der Branche als überzogen empfundene Abgasnorm NRMM dar. Die erste Stufe gilt bereits seit dem 1. Januar 2019 für Motoren unter 300 kW. Jetzt umfasst sie auch Leistungen oberhalb von 300 kW. Die Branche sieht nicht ein, warum die strengen Auflagen gerade für diesen Verkehrsträger gelten müssen. Es geht nicht darum, dass die Binnenschifffahrt nicht noch grüner werden will. Der Grund liegt darin, dass viele größere Maschinen immer noch nicht verfügbar sind und nach Erkenntnis des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) auch 2020 nicht lieferbar sein werden. Ob sie in absehbarer Zeit hergestellt werden, stehe in den Sternen.

Die Branche ist geprägt von überwiegend kleinen Betrieben, denen die finanziellen Mittel fehlen, um sechsstelligen Summen in eine Neumotorisierung oder auch nur Nachrüstung zu investieren, wenn das Schiff nur noch die Hälfte wert ist. Zwar können die bestehenden Aggregate weiter eingebaut bleiben,

aber spätestens wenn die letzten technischen Lösungen zur Lebensverlängerung ausgereizt sind und eine Neumotorisierung ansteht, herrscht große Verunsicherung hinsichtlich der Verfügbarkeit NRMM-konformer Motoren. Der Partikulier Tobias Zöller (MSG) machte Anfang November 2019 auf einem Parlamentarischen Abend in Berlin deutlich, worin das Dilemma besteht. Es sei nicht nachvollziehbar, dass man bei einer Nachrüstung des bestehenden Motors, durch die die Abgasnorm eingehalten werden kann, keine Zertifizierung entsprechend der NRMM-Verordnung erhält. „Wenn ich etwas Neues einbaue und investiere, möchte ich dies verständlicherweise auch zertifiziert haben“, so Zöller.

Nicht vergessen werden sollte in diesem Zusammenhang auch das hohe Durchschnittsalter der Binnenschiffsflotte von rund 60 Jahren (Tankschiffe ausgenommen). Vor diesem Hintergrund betont BDB-Präsident Martin Staats, dass die Branche den von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer versprochenen ambitionierten „großen Förderwurf“ benötigt, der deutlich über den aktuellen Förderansatz hinausgeht, um die Umstellung auf NRMM-konforme Motoren bewältigen zu können. Allerdings bedarf es dazu einer Anmeldung und Notifizierung bei der EU.

Planung braucht Personal

Wenn die Binnenschifffahrt einen maßgeblichen Anteil zu einem klimafreundlicheren Transport beitragen soll, dann muss auch die

Infrastruktur in der Lage sein, die Vorgaben zu erfüllen. Es fehlt nicht an Geld, sondern an Planstellen in den Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes, um Projekte umzusetzen. Aber nicht nur Ingenieure und Wasserbauer sind Mangelware, auch Fachkräfte, die beispielsweise Schleusen bedienen, warten und reparieren können. Inzwischen haben die Haushälter des Bundes wieder neue Planstellen bewilligt, aber die Qualifikation des Personals nimmt Zeit in Anspruch.

In der Binnenschifffahrtsbranche besteht allerdings die leise Hoffnung, dass mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Infrastrukturvorhaben schneller realisiert werden. In einigen Bereichen gibt es durchaus vielversprechende Entwicklungen zur Stärkung des „nasen Verkehrsträgers“. BDB-Präsident Staats sieht es als positives Signal, dass für 2020 rund 1,4 Mrd. EUR für Investitionen in die Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehen. Dazu gehören überjährig verfügbare, nicht verbaute Mittel aus den vergangenen Jahren.

Hafenstandorte weiterentwickeln

Mindestens genauso wichtig für eine echte Verkehrswende ist, dass Langstreckenverkehre konsequent weg von der Straße auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden. Damit das gelingt, ist aus Sicht der Binnenhäfen ein weitaus intensiveres Engagement aller Beteiligten nötig. Weil den Binnenhäfen als Schnittstellen dabei eine entscheidende Rolle zukommt, müssen Hafenstandorte gesichert und weiterentwickelt

werden, sagt Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). „Die Politik muss die Rahmenbedingungen ernsthaft verändern und diese richtig setzen. Die Genehmigung von Hafenentwicklungsprojekten dauert häufig zu lange und ist mit Auflagen verbunden. Damit können wir den gewünschten Beitrag zum Klimaschutz nur verspätet oder nur mit Abstrichen leisten.“

Jagd nach neuer Ladung

Ausdrücklich begrüßt Zimmermann den vom Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit der Wirtschaft entwickelten Masterplan Binnenschifffahrt. „Der von uns Binnenhäfen immer wieder geforderten integrierten Strategie im Güterverkehr kommen wir damit deutlich näher.“ Allerdings ist der Bahn durch die Trassenpreisreduzierung ein Wettbewerbsvorteil gegenüber der Binnenschifffahrt entstanden, der bei weitem nicht durch die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben zum 1. Januar 2019 wettgemacht wird.

Wo können neue Ladungspakete für die Binnenschifffahrt akquiriert werden? Angesichts des maroden Straßennetzes und der überlasteten Brücken bieten sich schwere und großvolumige Güter an. Voraussetzung ist, dass die Genehmigungsverfahren, die einem Schwertransport vorausgehen, so überarbeitet werden, dass die Wasserstraße für Schwerguttransporte vorrangig berücksichtigt wird. Im Bundesverkehrsministerium beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema und will bis Mitte dieses Jahres belastbare Ergebnisse liefern.

Neugeschäft ist für die Binnenschifffahrt auch deswegen wichtig, weil auf absehbare Zeit Massengüterverkehre wie Kohle zurückgehen werden. Kreativität und Innovation sind daher nötig, um andere Güter auf das Wasser zu bekommen. Das setzt allerdings eine verlässliche Infrastruktur voraus, die der Wirtschaft mehr Anreize bietet, das Binnenschiff beim Transport ihrer Güter zu nutzen.

ANZEIGE

Seehafen der Zukunft:
 Containerhafen Wilhelmshaven mit
NORDFROST ❄️

Das starke Wachstum ist erst einmal vorbei

In diesem Jahr muss sich die **Aircargo-Branche** auf eine Phase der Stagnation einstellen

Von Tobias Bernecker

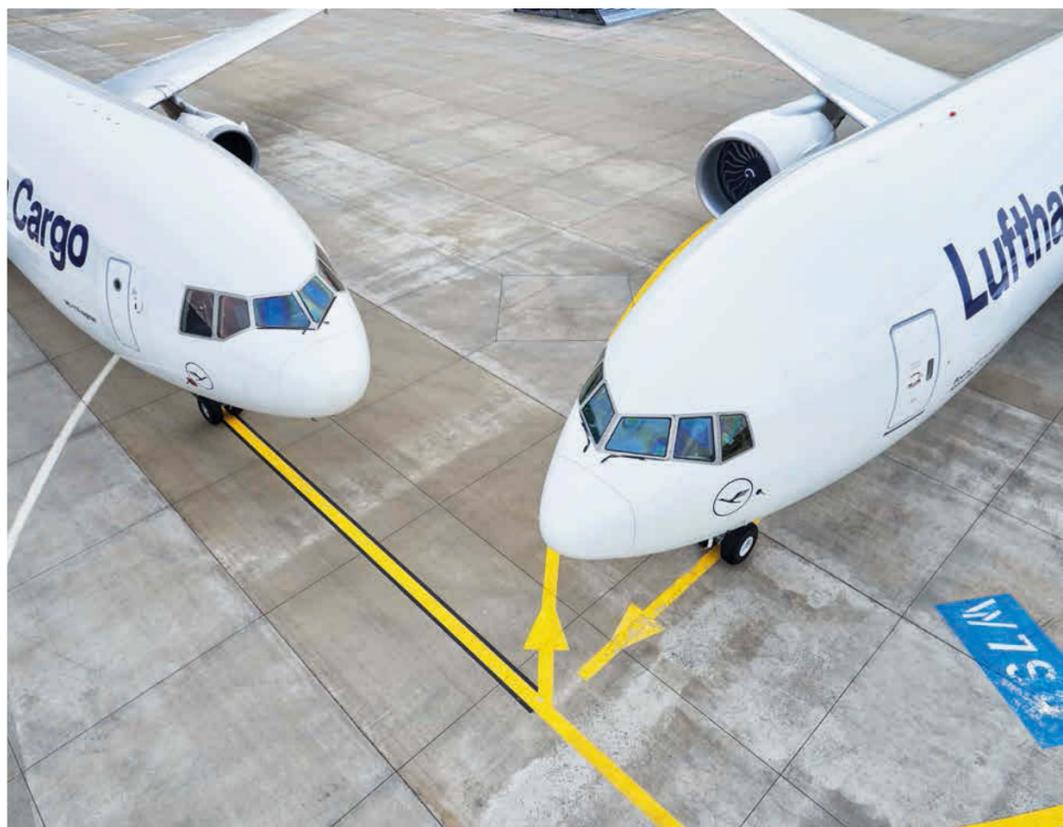
Kann der Luftfracht in Deutschland 2020 der Turnaround zurück zu einem stabilen Markt und Branchenwachstum gelingen? Derzeit scheinen die Hürden hoch: Im Zeitraum von Januar bis November 2019 lagen die ein- und ausgeladenen Mengen an den deutschen Frachtflughäfen um 3,2 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Auch 2020 wird über weite Strecken für die Branche wohl ein eher schwieriges Jahr. Darin sind sich jedenfalls die Analysten größtenteils einig, trotz jüngster, wieder etwas positiverer Signale seitens des Weltluftfahrtverbands Iata. Auch 2020 wird sich die Situation auf dem Luftfrachtmarkt nicht mehr in erster Linie aus der konjunkturellen Entwicklung ergeben. Vielmehr dominiert der bange Blick auf das politische Tagesgeschehen, die andauernden Krisen globaler Partnerschaften, etwa zwischen den USA und China, und das Wiedererstarken von Zöllen und Handelsbarrieren.

Hoffen auf die zweite Jahreshälfte

Für den Außenhandel, der ein Treiber der Luftfracht in Deutschland ist, erwarten die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute für 2020, insbesondere im ersten Halbjahr, nur ein geringes Wachstum. Erst danach wird wieder mit einem Anziehen der Konjunktur gerechnet. Mit unmittelbaren Folgen für die Luftfracht in Deutschland: Das Bundesamt für Güterverkehr geht für Deutschland in einer Prognose für 2020 von 0,6 Prozent Marktwachstum in der Luftfracht aus, gegenüber 1,7 Prozent auf dem Gesamtmarkt und 1,8 Prozent im Seeverkehr.

Damit wird zwar für die Luftfracht gegenüber 2019 eine Verbesserung prognostiziert, aber im Vergleich mit dem langjährigen Durchschnitt der Wachstumsraten sprechen die Zahlen auch nicht für einen echten Neustart. Ähnlich schätzen auch Branchenkenner und -insider die Lage ein und sprechen mit Blick auf die Luftfracht 2020 von einem stagnierenden



Lufthansa Cargo legt 2020 ihre älteren Frachter des Typs MD-11 (links) still und ersetzt sie nach und nach durch modernere B777F.

0,6

Prozent wächst der deutsche Luftfrachtmarkt in diesem Jahr.

Quelle: „Kurzfristprognose Sommer 2019“ für den Güter- und Personenverkehr des Bundesamts für Güterverkehr

Markt ohne wirkliche Aussicht auf eine Trendwende.

Akteure wie Lufthansa Cargo haben längst reagiert: Die Luftfrachtgesellschaft nimmt in diesem Jahr nicht nur mit dem Ersatz ihrer Frachter des Typs MD-11 durch die B777F einen Einschnitt bei der Erneuerung der Flotte vor. Mit der gleichzeitigen Flottenverkleinerung auf 9 eigene Frachter - gegenüber 17 solcher Flugzeuge, die noch 2017 im Einsatz waren - gibt der Konzern eine klare Antwort auf ein als schwierig geltendes Marktumfeld.

Trotz dieser Indikatoren gibt es auch Hinweise darauf, dass es ab dem zweiten Halbjahr 2020 zu einer Trendwende auf dem Luftfrachtmarkt kommen könnte, zumindest solange keine erneuten politischen Turbulenzen alles wieder Makulatur werden lassen. In seinem Jahresgutachten 2019/20 sieht der

Sachverständigenrat für 2020 zwar eine weiter nachlassende Wirtschaftsdynamik in wichtigen Luftfracht-Zielländern für Deutschland wie den USA, China und Japan. Allerdings erwarten die Konjunkturexperten für Indien, Südkorea, Indonesien, Brasilien und Lateinamerika - allesamt sich positiv entwickelnde Zielländer für das Luftfrachtgeschäft - ein Anziehen der Konjunktur.

Und auch wenn sich die deutschen Exporte zuletzt nicht wie erhofft entwickelt haben, profitiert das für die Luftfracht so wichtig gewordene Ersatzteilgeschäft im Maschinenbau und im Automobilsektor mit dem Ausland weiter von den bereits getätigten Verkäufen. Im Kep-Sektor erwartet der Branchenverband Biek weiterhin ein starkes Wachstum beim Paketaufkommen und damit steigende Volumina in den dahinterstehenden

ANZEIGE



WHERE EVER THERE ARE ROADS

WE GO THERE!

CCS • Geb. 532 • 60549 Frankfurt
 Fon +49 69 690-22341 • Fax
 -54871 eMail vip@vipwallenborn.de

Netzwerken, die aufgrund der angebotenen Laufzeiten vielfach sogar innerhalb Europas auf die Luftfracht angewiesen sind.

Als Wachstumsgarant gilt der Onlinehandel: Nach Zahlen des Bundesverbands BEVH nimmt der Onlineabsatz in den Bereichen Bekleidung und Unterhaltungselektronik unverändert zweistellig zu. Der Import der auf dem deutschen Markt verkauften Produkte findet längst nicht mehr nur auf dem Seeweg statt, sondern ist auch für die Luftfracht zu einem lukrativen Geschäft geworden.

Gedämpfte Erwartungen

Allerdings haben die etablierten Verkehrsträger jüngst mit der Neuen Seidenstraße einen weiteren Konkurrenten bekommen. Allein die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, 2020 auf dem Schienenweg nach China um 20 Prozent wachsen zu wollen, auf eine Kapazität von dann 100.000 Teu - was einer theoretischen Maximalkapazität entspricht, die etwa beim Dreifachen der 2018 zwischen Deutschland und China geflogenen Luftfracht liegt.

Fazit: Die Zeiten, in denen die Luftfracht doppelt so schnell wuchs wie die Wirtschaft, werden 2020 nicht wiederkommen. Ein etwas stärkeres Wachstum als 2019 scheint aber vor allem im zweiten Halbjahr möglich. Bei einem erwarteten Multiplikator von 1,1 bis 1,3 zwischen Wirtschafts- und Luftfrachtwachstum reichen allerdings bereits kleinere Störungen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aus, um diese Entwicklung zu gefährden. Auch die Iata weist einschränkend darauf hin, dass ihre mittelfristigen Wachstumserwartungen für die weltweite Luftfracht von 4,4 Prozent nur eine Trendprojektion darstellen und es „höchstwahrscheinlich“ sei, dass es in der Fünfjahresperiode bis 2023 zu einer Rezession komme, mit der Gefahr entsprechender Einbrüche auf dem Luftfrachtmarkt. (ol)

Tobias Bernecker ist Professor für Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft an der Hochschule Heilbronn

ANZEIGE

6. Deutsch-Niederländische Logistikkonferenz

SAVE THE DATE

Mercatorhalle Duisburg
 31.03.2020

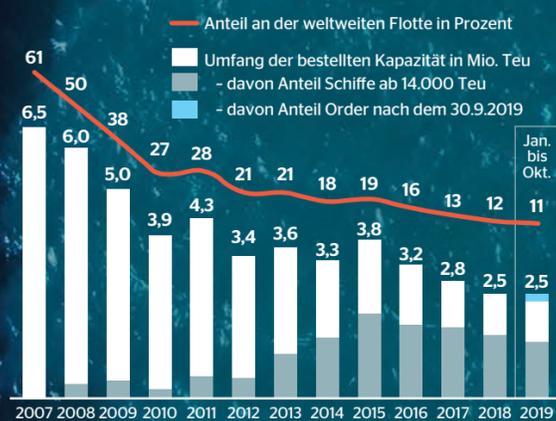
Ausführliches Programm und Anmeldung demnächst unter:
www.dvz.de/Niederlande2020



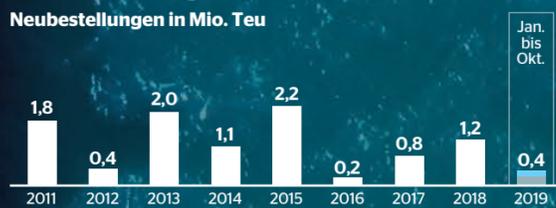
Grund zur Zuversicht

Vor allem knappere Kapazitäten und Treibstoffzuschläge dürften es den **Reedern** in diesem Jahr ermöglichen, auskömmlich zu wirtschaften

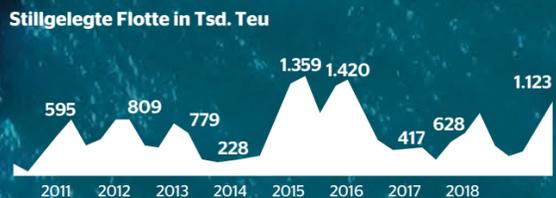
Verhältnis bestellter zu bestehender Containerkapazität („Orderbook-to-fleet“)



Zurückhaltung beim Kauf neuer Schiffe



Aus dem Verkehr gezogen



Quelle: Hapag-Lloyd, basierend auf MDS Transmodal, Drewry Forecaster, Clarksons, Alphaliner weekly / Grafik: DVZ

Von Adrian Pehl

Vorsichtige Zuversicht sollte das Motto sein, mit dem die Containerschiffahrt auf das neue Jahr blickt, auch wenn es zuletzt Anzeichen gab, die eine weitere wirtschaftliche Schwäche nahelegen. So sagte etwa die größte Reederei der Welt, A. P. Moller-Maersk, bereits im August für 2020 wegen der Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China ein um bis zu rund 1 Prozent niedrigeres Containervolumen voraus. Laut Maersk dürfte dieser Effekt 2019 bei 0,5 bis 1 Prozent liegen. Auch das von der Deutschen Post DHL regelmäßig veröffentlichte Trade-Barometer deutet auf eine schwächere Phase hin.

Zurückhaltendes Kapazitätsangebot

Insofern liegen die Hoffnungen für die Nachfrageseite auf einem Handelsvertrag zwischen den USA und China. Für den 15. Januar ist die Unterzeichnung eines Teilabkommens angekündigt. Selbst für den Fall, dass es nicht ausreichend positive Effekte in diesem ersten Schritt mit sich bringen sollte, gibt es für dieses Jahr dennoch Aussichten auf ein auskömmliches Wirtschaften der Reedereien.

Aufseiten der Linienreederei hat sich bezüglich ihres Kapazitätsangebots eine gewisse Vernunft durchgesetzt. Grob die Hälfte des Marktes hat sich mit Investitionen in neue Schiffe zurückgehalten, wie etwa bei Maersk und Hapag-Lloyd zu sehen ist, während es Zuläufe sowie geplante Kapazitätsausweitungen bei den Linienreedereien CMA CGM, HMM und Evergreen gibt. Zudem sind erhöhte Trockendockaktivitäten wegen der Aufrüstungen mit sogenannten Scrubbern zu beobachten. Darüber hinaus sollte die zunehmende Verschrottung älterer Schiffe, die in der neuen Imo-2020-Welt nicht mehr profitabel zu betreiben sind, die Frachtraten stützen und nicht ins Bodenlose fallen lassen.

Insgesamt hat sich das Orderbuch, gemessen an der Gesamtflotte, auf ein niedriges Niveau eingependelt und beträgt lediglich 11 Prozent der weltweiten Schiffskapazität. Entsprechend liegen die Neubestellungen mit 400.000 Teu bis Ende Oktober 2019 auf einem sehr niedrigen Level, und auch der Anteil der stillgelegten Flotte ist groß.

Darüber hinaus ist es positiv, dass weniger Vertriebsmannschaften im Markt aktiv sind, nachdem die Anzahl der Reeder von 20 im Jahr 2013 auf etwa die Hälfte im Jahr 2019 gesunken ist und sich auch die Allianzen von 4 auf 3 konsolidiert haben.

Die Inputkosten für Bunker stellen mit Blick auf die seit gut einer Woche wirksame Regulierung im Rahmen der Imo-2020-Richtlinien in jedem Fall eine zusätzliche Herausforderung dar. Die Verpflichtung, den Schwefelanteil im Treibstoff von 3,5 auf maximal 0,5 Prozent zu senken, kommt mit erheblich steigenden Kosten einher. Der Aufschlag pro Tonne von bis zu 200 USD kann keinesfalls von den Reedern allein gestemmt werden. Am Beispiel von Hapag-Lloyd lässt sich das illustrieren: Die Linienreederei verbraucht etwa 4 Mio. t Bunker im Jahr; eine zusätzliche Belastung von 800 Mio. USD würde das gesamte operative Ergebnis (Ebit) von 2019 eliminieren, sollten die Mehrkosten nicht weitergegeben werden können.

Zwar können Scrubber in der Nachrüstung mittelfristig zu Kosteneinsparungen führen, der Reifegrad der

Technologie, das jeweilige Flottenalter der Reederei und die nur schrittweise Nachrüstung der Schiffe sind jedoch Faktoren, die berücksichtigt werden müssen. Die Schiffsbetreiber haben aus diesem Grund sogenannte Transition Charges sowie grundsätzlich enger an die Bunker-Preisschwankungen angepasste Aufschläge auf die Frachtraten eingeführt, deren Akzeptanz im Markt vielversprechend ist.

Die Einführung der Imo-2020-Regulierung trifft die Reeder sicherlich in einer Zeit größerer ökonomischer Unsicherheit. Umso mehr kommt es darauf an, die Frachtraten auf einem akzeptablen Niveau zu halten. Hierbei ist das Augenmerk primär mittelfristig auf die bunkeradjustierten Raten für den Reeder zu legen unter eben jener Annahme, dass die Treibstoffkosten, wenn auch mit mehr oder weniger Zeitverzug, im Markt weitergegeben werden können.

Allerdings existiert für die sogenannten „bunker adjusted freight rates“ keine transparente und verfügbare Datenbasis, so dass nur Schätzungen weiterhelfen können. Eine Bewertung dieser um den Inputfaktor Bunker bereinigten Raten ist deshalb wichtig, da der deutliche Anstieg der Bunkerkosten die Frachtraten dieses Jahr signifikant nach oben ziehen wird, aber dennoch wenig Anzeichen liefert für das mögliche Ergebnispotenzial der Reedereien.

Grundsätzlich haben sich die Frachtraten im Mittel bislang solide genug entwickelt, um für bessere Ergebnisse bei den Schiffsbetreibern zu sorgen. Sicherlich ist hier unter anderem der Routenmix der jeweiligen Reederei zu beachten, da bei der Höhe der Raten erhebliche Unterschiede bestehen etwa zwischen Intra-Asien-Verkehren (550 USD/Teu) und Transatlantik-Verkehren (1.400 USD/Teu). Darüber hinaus muss zwischen Kontraktraten und Spotraten unterschieden werden. Verträge mit längeren Laufzeiten halfen in den vergangenen Quartalen bei der Stabilisierung der durchschnittlichen, für den Reeder relevanten Raten. Allerdings sind die Äquivalente auf den Spotmärkten momentan relativ schwach, was zu keiner guten Position der Reeder gegenüber ihren Kunden in den nächsten Verhandlungen führen könnte.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen sind starke Bilanzen wichtig, die schwierigere Zeiten abfedern können. Einige Reeder haben die vergangenen Perioden stabilerer Frachtraten und Erträge genutzt, um ihre Verschuldung abzubauen, was sich als klug erweisen dürfte. Klug haben auch diejenigen gehandelt, die angesichts

der fortschreitenden Digitalisierung der Frachtbranche mit entsprechenden Initiativen begonnen haben, wenn auch noch nicht geklärt ist, welcher Ansatz beziehungsweise welche Plattform (Blockchain, Marketplaces oder andere) sich letztlich durchsetzen wird.

Statt als Quelle neuer Umsatzströme sollte die Digitalisierung eher als Mittel der Effizienzsteigerung zu sehen sein, die das Kerngeschäft beschützt, das noch lange in einer arbeitsteiligen und globalisierten Welt gebraucht werden dürfte. Diese Effizienzsteigerungen werden vonnöten sein, um nachhaltig die Profitabilität der Schiffahrtsindustrie zu unterstützen. (ol)

ANZEIGE

Quick Cargo Service
 0800-8989899
FLY IT? QUICK IT.
 LUFTFRACHT WELTWEIT
 www.quick-cargo-service.com

ANZEIGE

MBS LOGISTICS
 go2mbs.com

Adrian Pehl ist Senior-Aktienanalyst der Commerzbank und unter anderem zuständig für die Transport- und Logistikbranche

„Die Zeit der großen Innovation beginnt erst jetzt“

Von Carla Westerheide

DVZ: Herr Malitzke, was wird die Innovation 2020 in der Kep-Branche sein?

Eric Malitzke: Bei DPD haben wir jetzt beispielsweise einen Chatbot, der Fragen zur Sendungssuche von privaten Empfängern vorsortiert. Das entlastet das Personal. Zukünftig werden wir das Tool unseren Kunden auch in anderen Bereichen anbieten. Außerdem führen wir ein neues Handheld für unsere Fahrer ein. Besonders toll ist, dass es in vielen Sprachen verfügbar ist, wofür sich die Kollegen intern in Gruppen zusammengesetzt haben, um den DPD- und Kurierslang zu berücksichtigen.

Ein Handheld haben Fahrer schon jetzt. Was macht dieses innovativ?

Mit Hinblick auf den Wettbewerb möchte ich noch nicht alles erzählen, aber wenn Sie Flugpuder draufstreuen würden, dann könnte es sogar fliegen. Im Ernst: Das neue Handheld ist auf wunderbare Weise auf die Interaktion zwischen Fahrer und Empfänger zugeschnitten und wird zum Beispiel auch für Trainings der Zusteller genutzt.

Wird Ihnen das einen Vorteil gegenüber dem Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt verschaffen?

Ja, so eine technische Lösung hilft den Zustellern durchaus und erleichtert die Arbeit. Das ist am Ende auch ein Stück Employer Branding und trägt zum Erfolg am Arbeitsmarkt bei. Das ist aber nur ein Element. Es ist unstrittig, dass die Kep-Branche im vergangenen Jahr heftig in der Kritik stand. Das hilft nicht, hier gibt es noch viel zu tun.

Und wenn man fünf Jahre zurückblickt? Was war da entscheidend?

Ich glaube, dass die Zeit der großen Innovationen erst jetzt richtig begonnen hat. Bei DPD hat man dafür in den letzten fünf Jahren den Boden bereitet, vor allem mit Innovationen im Bereich der digitalen Services für den Endverbraucher. Es gab also Fortschritte, aber es sind noch große Potenziale zu heben.

Eric Malitzke ist zukünftiger CEO von DPD Deutschland.

Wohin die Reise der Kep-Branche geht, erzählt er der DVZ exklusiv im Interview.

Sie waren vor ein paar Jahren bei Amazon tätig und haben hinter die Kulissen blicken können. Glauben Sie, dass das Unternehmen die Kep-Branche revolutionieren wird?

Das hat Amazon längst gemacht. Amazon ist ein prägendes Unternehmen, das die Kep- und Logistikbranche, den Einzelhandel und auch uns als Konsumenten verändert. Der Onlinehandel an sich hätte ohne Amazon wahrscheinlich gar nicht dieses Volumen. Und auch in Sachen Customer Experience haben Sie und ich inzwischen ein völlig anderes Verständnis. Ich glaube, dass

Eric Malitzke

Der 46-Jährige übernimmt zum 1. Februar den Posten als Deutschland-Chef bei DPD. Malitzke war zuvor bei Fliege tätig und hatte davor den Aufbau der Logistikzentren für Amazon in Polen geleitet. Der gebürtige Frankfurter begann seine Karriere beim Flughafenbetreiber Fraport. 2003 wechselte er als Geschäftsführer zum Flughafen Leipzig/Halle, und ab 2009 leitete er das Leipziger DHL-Hub.

jeder inzwischen verstanden hat, dass Amazon eine gewisse Größe hat, die den Markt vorantreiben und verändern wird.

Ist das eine Herausforderung oder eine Chance für andere Kep-Dienstleister?

Beides: Wer hier die richtigen Schlüsse zieht, wird am Markt künftig noch besser überzeugen können. Für alle anderen wird es eng.

Personal- und Kompetenzmangel sind weiterhin ein wichtiges Thema für die gesamte Kep-Branche. Treibt das Ihrer Meinung nach Investitionen oder lähmt es Paketdienste?

Es gibt kein Risiko ohne Chance, umgekehrt ebenso wenig. Deswegen ist der Kep-Markt auch so innovativ. Die Ressourcen sind knapp - und erfolgreich sind immer diejenigen, die diese Herausforderung annehmen. Also jene, die nicht nur reagieren, sondern die Themen gestalten.

Dazu kommen aber noch politische Rahmenbedingungen, an die Sie sich halten müssen. Und natürlich wirtschaftliche Unsicherheiten. Hemmt das nicht am Ende die Innovationsfreudigkeit?

Ich komme ursprünglich aus der Luftfahrt. Da geht es um Planungssicherheit über Jahre und Jahrzehnte. In der Paketbranche dagegen können wir schneller auf neue Entwicklungen eingehen - auch viel schneller als der Gesetzgeber. Das macht den Kep-Markt so spannend. Die Unbeständigkeit und Sprunghaftigkeit der Gegenwart ist ganz einfach das neue Normal.

Der Klimaschutz wird für die Gesellschaft und somit auch die Politik immer wichtiger. Das bedeutet auch für die Kep-Branche, dass sie die Zukunft neu denken muss.

Dazu sage ich ganz klar Nein. Klimaschutz betrachten wir nicht als Hürde, sondern als eine unbedingte Notwendigkeit. DPD hat beispielsweise schon vor Jahren ein CO₂-Offsetting für sämtliche Pakete eingeführt. Und wir tun alles, um Verkehre zu reduzieren. Hier hilft



FOTO: DPD

allein schon eine höhere Erstzustellrate, die sowohl dem Kunden als auch der Nachhaltigkeit zugutekommt.

Reicht es denn zu sagen, wir erhöhen die Erstzustellquote, und deswegen sind wir grün?

Keineswegs. Aber die Einsparung unnützer Kilometer ist ein wichtiger Baustein, denn die Macht der großen Zahlen birgt ein riesiges Potenzial. Darüber hinaus ist selbstverständlich noch mehr notwendig. Das Bewusstsein für einen konsequenteren Klimaschutz ist mittlerweile in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Wir sind Teil dieser Gesellschaft und nehmen unsere Verantwortung wahr. Zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebe. Und durch viele weitere Bausteine - denn ein Allheilmittel gegen den Klimawandel gibt es nicht.

Es gibt Studien die besagen, dass sich die Zustellkosten aufgrund des Personalmangels bis 2030 verdoppeln werden. Ist da etwas dran?

Mein Vorstellungsvermögen reicht weit, aber eine Verdopplung bis 2030? Wir werden sehen. Aber keine Frage: Die Zustellung wird immer teurer, auch wegen enorm steigender Personalkosten. Und: anderes Lohnniveau - anderes Preisniveau. Unsere Kunden verschließen vor dieser Realität keineswegs die Augen und haben in den letzten eineinhalb Jahren bedeutende Preissteigerungen akzeptiert.

Wird es denn die Haustürzustellung in der jetzigen Form weiterhin geben?

Ich glaube, dass sich die Alternativen zur Haustürzustellung emanzipieren und etablieren werden. Nach meiner Erfahrung ist die Haustürzustellung keineswegs immer die bequemste Option. Wenn ich mein Paket gleich an einen Shop oder Locker liefern lasse, kann ich die Abholung oft viel besser in meinen Tagesablauf integrieren. Wir werden jedoch keine Initiative los-treten, nach der es keine Haustürbelieferung mehr gibt. Vielmehr werden die Alternativen attraktiver und an Bedeutung gewinnen.

ANZEIGE

Gültig seit 01. Januar 2020

INCOTERMS® 2020
 MEHR ALS NUR EIN REGELWERK

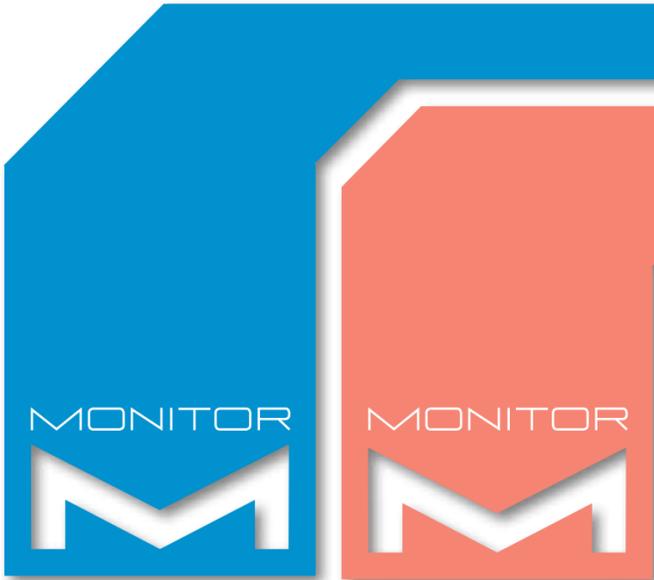
Jetzt bestellen:
www.dvz.de/incoterms-20

Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

DVZ Media Group

ANZEIGE

Spedifort.com
 E-LEARNING FÜR SPEDITIONEN
 E-Learning
 Arbeitssicherheitsunterweisungen (online)
 für die Speditions- und Logistikbranche



BILANZCHECK

VERLADER

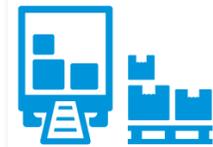
BILANZCHECK In dem Monitor liefert die Redaktion exklusive Finanzanalysen ausgewählter Unternehmen aus Verkehr, Transport und Logistik - vom Mittelständler bis zum Konzern, im Inland wie im Ausland. Aktuelle Entwicklungen wie Firmenübernahmen werden ebenso beleuchtet wie die langfristige Performance.

VERLADER Wer seine Kunden zielgenau unterstützen und neue Märkte erschließen möchte, muss wissen, wie es in den großen Verladerbranchen läuft. Wie stellen sich Geschäftslage und -erwartungen dar, welche Trends zeichnen sich ab. Der Monitor Verlader/Märkte gibt einen Überblick.

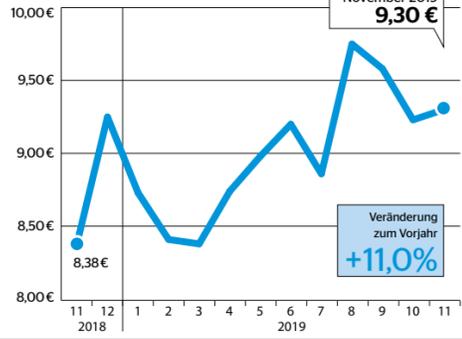


Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex

in Euro je 100 kg je 100 km, basierend auf den monatlichen Abschlüssen über die Pamyra-Plattform*



* innerdeutsche Transporte ab 100 km, frachtpflichtiges Gewicht mindestens 150 kg/Palette, maximal sechs Paletten
Quelle: Pamyra / Grafik: DVZ



BAROMETER Im Oktober hat die DVZ gemeinsam mit dem Start-up Pamyra einen monatlichen Stückgut-Preisindex gestartet. Er basiert auf den tatsächlich vereinbarten Frachten nationaler Stückguttransporte, die über die Pamyra-Plattform gebucht werden. Dabei wird ausschließlich palettiertes Stückgut berücksichtigt mit einem frachtpflichtigen Gewicht von 150 kg pro Stellplatz. Die Mindestentfernung beträgt 100 km.

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus Verkehr, Transport & Logistik

ANGEBOT Der DVZ-Brief ist 2019 gewachsen. Zusätzlich zum etablierten monatlichen Bilanzcheck hat die Redaktion drei weitere DVZ-Brief-Monitore entwickelt: Politik, Verlader und Energie. Außerdem hat der DVZ-Brief seit dem vergangenen Jahr auf DVZ.de eine eigene digitale Heimat: das DVZ-Brief-Portal unter www.dvz.de/brief-portal. Dort gibt es den Brief und die Monitore im Archiv sowie den Kopf im Brief und den Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex.



Andreas Rinnhofer
Gründer und CEO
INN-ovativ KG/Spedifort
Kiefersfelden
36 Jahre
Betriebswirt

KOPF IM BRIEF Hier werden die Personen vorgestellt, die neue Ideen in die Logistik bringen. Begonnen hat die DVZ-Brief-Redaktion mit Start-up-Unternehmern. 2020 sollen Forscher und die nächste Unternehmerngeneration hinzukommen.

POLITIK In dem monatlichen Politik-Kompass wird der Fokus auf die politischen Gremien und Entscheidungsträger in der Bundespolitik, in den Ländern und auf der EU-Ebene gerichtet. Der Monitor zeigt, welche Themen gerade diskutiert werden und welche Abgeordneten sich dabei wie positionieren.

ENERGIE Kern des Monitors ist die Preisentwicklung der wichtigsten Treibstoffarten und von Strom. Außerdem werden gemeinsam mit unserer Schwesterpublikation Energie Informationsdienst (EID) logistikrelevante Nachrichten aus der Energiebranche und Hintergründe zu alternativen Antrieben geliefert.

POLITIK ENERGIE

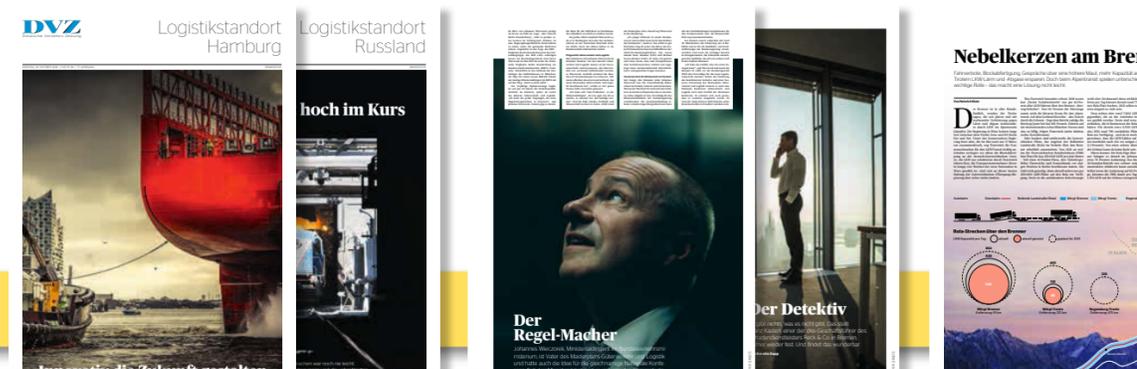


Die DVZ-Fam

Sie wächst und wächst und wächst - die DVZ-Familie, sprich **das Angebot**. Im vergangenen Jahr hat die Redaktion beispielsweise den DVZ-Brief um neue Inhalte erweitert. So gibt es seit Oktober den DVZ-Podcast. Ferner wurden die DVZ-Dossier-Themenfelder lanciert. Und auch für 2020 hat sich die Redaktion einige



VERANSTALTUNGEN Logistik ist und bleibt ein „People's Business“. Neben den redaktionellen Inhalten sind Veranstaltungen daher ein Eckpfeiler des DVZ-Angebots. 2019 hat die DVZ 17 Events ausgerichtet - beispielsweise noch im Dezember den Driver's Day. Für 2020 sind bereits gut 15 Veranstaltungen geplant - angefangen bei der Konferenz „Alternative Antriebe im Straßengüterverkehr“ im Januar bis hin zum 4. Blue Rocket Congress im November. www.dvz.de/veranstaltungen





DOSSIERS Zu wichtigen Themenfeldern Informationen gebündelt anzubieten – das ist der Ansatz hinter den im vergangenen Jahr gestarteten DVZ-Dossiers. Der Leser bekommt Einordnung, Einschätzungen und Hintergründe übersichtlich auf jeweils rund 50 Seiten aufbereitet. 2019 hat die DVZ-Redaktion den Brexit und die Folgen für die Logistik beleuchtet, die Seidenstraßen-Initiative Chinas analysiert und einen Einblick in die neuesten Entwicklungen in der Citylogistik gegeben. Ein Dossier zu alternativen Antrieben erscheint im Januar. www.dvz.de/shop



MAGAZINE Acht Magazine hat die DVZ im vergangenen Jahr produziert, so viele wie niemals zuvor. Best-Practice-Beispiele haben gezeigt, wie Unternehmen dem Fahrer- und Fachkräftemangel begegnen können. Die im Zuge des Klimawandels aufflackernde Diskussion zur Nachhaltigkeit in der Logistik wurde ebenso thematisiert wie die Frage nach cleveren Telematiklösungen vor dem Hintergrund der Digitalisierung. Und es gab Marktübersichten zu Binnenhäfen, Logistikimmobilien und Güterverkehrszentren.

PODCAST Die DVZ vertieft auch Themen in einem Hörformat. Im DVZ-Podcast kommen interessante Persönlichkeiten und Experten zu Wort. Und DVZ-Redakteure geben Einordnung. Die Themen sind weit gefasst und gehen über Tellerrand und Tischkante hinaus. Bereits erschienen sind Folgen über die Zukunft des Schienengüterverkehrs, die letzte Meile sowie Start-ups. Der Podcast erscheint alle zwei Wochen. Die Folgen sind zu finden auf den Plattformen Spotify, Stitcher, iTunes und Soundcloud. www.dvz.de/podcast



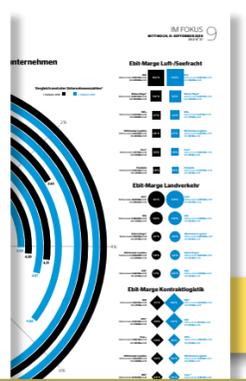
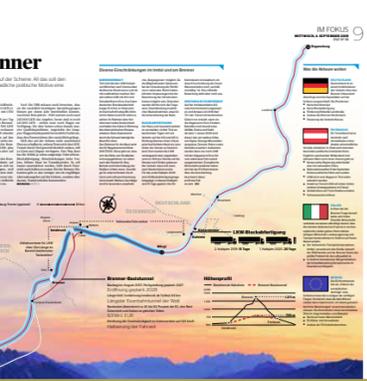
ilie

bot der Deutschen Verkehrs-Zeitung. Im vergangenen ergänzt. Aber auch das digitale Angebot ist größer geworden. ers als Deep Dive in hochaktuelle und strategisch wichtige es vorgenommen. Lassen Sie sich überraschen.

MULTIMEDIA Die DVZ hat auch 2019 wieder auf allen Kanälen gesendet und ist damit mittlerweile wirklich multimedial mit jeweils eigenen Formaten vertreten. Die wichtigen Social-Media-Kanäle Facebook, Twitter und LinkedIn werden konsequent bespielt und erfreuen sich bei den Lesern zunehmender Beliebtheit. Auf LinkedIn hat die DVZ mittlerweile fast 4.000 Follower, auf Twitter sind es bereits fast 4.500 User, die der DVZ folgen. Und auf Facebook hat die DVZ beinahe 17.000 Abonnenten. Die DVZ versorgt sie nicht nur mit aktuellen Nachrichten, sondern auch mit zahlreichen Videos, welche die Redaktion regelmäßig produziert. Zentral sind dabei die Formate OMMA - One Mind Many Answers, bei dem Branchenakteure ihre Einschätzungen zur Digitalisierung in der Logistik abgeben, und natürlich der Truck Insider, der zweiwöchentliche Einblick in die Welt der Nutzfahrzeugbranche. Die wichtigste Plattform für diese Videoformate ist Youtube. Dort ist die DVZ mit einem eigenen DVZ-Kanal vertreten, der von gut 600 Branchenakteuren abonniert worden ist. Und der Truck Insider mit gut 1.500 Fans hat dort ebenfalls eine Heimat.



DER TAG Die „tägliche DVZ“ ist 2019 von Montag bis Freitag nicht nur jeden Morgen ins elektronische Postfach der DVZ-Abonnenten geliefert worden, sondern hat sich auch weiterentwickelt. So hat die Redaktion wichtige Frachten- und Preisindizes aus dem Landverkehr sowie der See- und Luftfracht als Ergänzung zu Nachrichten und Meinung aufgenommen. Und für die ganz heißen News gibt es die „DVZ Eilmeldung“.

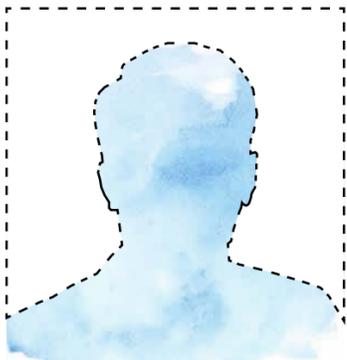


AWARDS Auch das äußere Erscheinungsbild ist wichtig. Die Gestalter der DVZ verbessern die Optik der Produkte daher kontinuierlich und setzen grafische und layoutseitige Highlights. Das kommt gut an – bei den Lesern und ebenso bei Zeitungsexperten. Auch 2019 wurden daher zahlreiche Seiten der Trägersausgabe und der Themenhefte beim 21. European Newspaper Award ausgezeichnet.



Von Treibern und Getriebenen

Die Transportbranche muss sich erneut großen Herausforderungen stellen: Neben dem Fachkräftemangel und wirtschaftlichen Repressionen steht auch die Ökologisierung des Transports im Mittelpunkt. Und an spannenden Akteuren mangelt es nicht.



Die gesuchte Fachkraft

PERSONAL Großen Einfluss auf die Logistik in Deutschland werden im Jahr 2020 vor allem Menschen haben, die nicht da sind. Neben Lokführern sowie LKW- und Kefahrern wird es in vielen Lagerhallen und Logistikzentren an Personal fehlen. Das Spektrum reicht vom einfachen Kommissionierer bis hin zur hochqualifizierten IT-Fachkraft. Um dem Mangel entgegenzuwirken, werden sich alle maßgeblichen Akteure mehr Gedanken machen, wie die Attraktivität der Logistikberufe gesteigert werden kann. Dabei werden neben Lohn- und Gehaltsfragen die Arbeitsbedingungen, die Wertschätzung für die Berufe und deren Image im Mittelpunkt stehen. (ben)

Der Mann für Wasserstoff

POLITIK Elf Jahre lang war Klaus Bonhoff Geschäftsführer der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW). Als Andreas Scheuer (CSU) ihn im August 2019 überraschend als Leiter Grundsatzangelegenheiten ins Verkehrsministerium holte, setzte der Minister ein Zeichen. Denn der ehemalige Manager vom Autobauer Daimler, der dort für die Brennstoffzelle zuständig war, soll das Thema voranbringen. Die Regierung setzt große Hoffnungen in die Wasserstofftechnologie. Die bereits angekündigte Strategie soll Anfang 2020 veröffentlicht werden. Bonhoff betreut damit ein zentrales und zukunftsweisendes Politikfeld. (sl)

Powerfrau für die Bahn

SCHIENE Keinen Skandal scheute die Eigentümerseite im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn, um Sigrid Nikutta als neues Vorstandsmitglied für Güterverkehr und Logistik sowie als Vorstandsvorsitzende der Güterbahn DB Cargo zu installieren und dafür den noch amtierenden DB-Vorstand Alexander Doll loszuwerden. Entsprechend hoch sind jetzt die Erwartungen an die 50-Jährige: Nikutta soll die Wettbewerbsnachteile von DB Cargo gegenüber anderen Bahnen abbauen - also Qualität und Kundenzufriedenheit schaffen sowie ein Verkehrswachstum generieren. Schafft sie die Sanierung nicht, wären das Verkehrsministerium und die Bundesregierung blamiert. (ici)

Tempomacher für Öko-Trucks

TECHNIK Was die großen europäischen LKW-Konzerne bisher nicht zuwege gebracht haben, wollen Dirk Graszt, CEO des Logistikdienstleisters Hary, und Dirk Lehmann, Geschäftsführer von Becker Marine Systems, in diesem Jahr schaffen: Bis zum Herbst 2020 soll ihr Start-up Clean Logistics den ersten seriennahen Prototypen eines in Deutschland gebauten Brennstoffzellen-LKW auf die Räder stellen. Der Clou der in Winsen produzierten Fahrzeuge: Es werden keine neuen LKW konstruiert, sondern bestehende umgerüstet und modifiziert. Die Komponenten wie Elektromotor, Brennstoffzelle und Batterietechnik kauft Clean Logistics ein. (ben)

Kommissarin mit Biss

POLITIK Vorsicht, die Mathelehrerin kommt! Adina Valean, die zu Anfang ihrer Berufslaufbahn sieben Jahre lang in Bukarest in Mathematik unterrichtet hat, eilt der Ruf voraus, unbestechlich und kühl kalkulierend zu sein, aber auch mal mit dem Lineal auf den Tisch hauen zu können. Diese Eigenschaften kann sie im Job als EU-Verkehrskommissarin gut gebrauchen: Denn wenn in den nächsten fünf Jahren in EU-Kommission, Europäischem Parlament und Verkehrsministerrat über den Kurs der europäischen Verkehrspolitik verhandelt wird, dürften unterschiedliche Interessen aufeinanderprallen. Doch Valean hat ein Ziel: eine EU ohne Grenzen und Gräben. (fh)



Vater des Elektroschiffs

TECHNIK Seit 30 Jahren beschäftigt sich Prof. Gerd Holbach, Leiter des Fachgebiets Entwurf und Betrieb Maritimer Systeme an der TU Berlin, mit Schiffstechnik. Ein Schwerpunkt seiner Forschungsarbeit sind alternative Antriebssysteme in der Binnenschiffahrt. Holbach betreut das Projekt „Elektra“, das von der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Beha) getragen wird. Das Schubschiff, das im November 2019 auf Kiel gelegt wurde, soll ab 2021 in Betrieb gehen und die Eignung der Brennstoffzellen-Technologie für das Binnenschiff unter Beweis stellen. Holbach ist überzeugt, dass sich die Binnen- und die Küstenschiffahrt energietechnisch vollständig verändern lassen. (jpn)

Schmied eines Megakonzerns

LOGISTIKDIENSTLEISTER Wird es es schaffen? Das ist die große Frage, die DSV-CEO Jens Björn Andersen im neuen Jahr begleiten wird. Er muss aus DSV und Panalpina eine funktionierende Einheit formen. Ein Unternehmensgebilde mit einem gemeinsamen Umsatz von rund 18 Mrd. EUR und 60.000 Mitarbeitern in 90 Ländern. Die Integrationsphase soll zwei bis drei Jahre dauern - und der Druck auf Andersen ist hoch. Die größte Übernahme in der Firmengeschichte des dänischen Logistikkonzerns fällt ausgerechnet in die Zeit nach einer zehn Jahre währenden Phase des globalen Wachstums. 2020 dürfte also kein geruhames Jahr für Andersen werden. (jpn)

Überraschender Herausforderer

SEEVERKEHR „Ich war sehr glücklich bei Maersk.“ Søren Toft sagte diesen Satz am 13. November 2019. Zwei Tage zuvor war der überraschende Rücktritt des 45-Jährigen als COO beim größten Containerreeder der Welt verkündet worden. Worüber zu diesem Zeitpunkt bereits spekuliert wurde, bestätigte sich kurze Zeit später: Toft wird CEO bei MSC, dem zweitgrößten Containerreeder der Welt. Damit rückt erstmals ein Nicht-Familienmitglied an die MSC-Spitze. Und Toft muss liefern: Er muss die Verwerfungen der Imo 2020 managen und den Konzern auf die Überholspur neben Maersk bringen - unter den Augen von MSC-Gründer Gianluigi Aponte. (jpn)

Präsident im Kampfmodus

POLITIK Sein rigider Kurs der „America first“-Politik zwingt Handelspartner weltweit dazu, entweder spürbare Rückgänge bei den Exporten in die USA hinzunehmen oder Zugeständnisse zu machen - und im Wahljahr 2020 dürfte US-Präsident Donald Trump noch einmal richtig Dampf machen. Um seine Handlungsfähigkeit während des laufenden Impeachment-Verfahrens unter Beweis zu stellen, könnte er 2020 stärker als in den Jahren zuvor in der Handelspolitik aktiv werden und weitere Verwerfungen entlang der logistischen Kette provozieren. Zudem wird der scharfe Konflikt mit dem Iran ebenfalls die internationalen Handelsbeziehungen schwächen. (ben)

Ikone der Generation Z

GESELLSCHAFT Sie hat bei jedem Gespräch, das sich in 2019 um den Klimawandel gedreht hat, als unsichtbarer Gast mit am Tisch gesessen: die Klimaaktivistin Greta Thunberg. Auch wenn die „Fridays for Future“-Bewegung zum Jahresende an Kraft verloren zu haben scheint, wird Thunberg auch in 2020 weiter polarisieren und möglicherweise das Konsumverhalten der jüngeren Generationen beeinflussen. Steht bei diesen das Thema Nachhaltigkeit an erster Stelle, wird das Auswirkungen auf die Transportprozesse haben. Der „Carbon Footprint“ könnte für Versender bei der Auswahl ihrer Logistikpartner wieder eine größere Rolle spielen. (ben)

Der Abbiegeassistent für Einkaufswagen kommt

Hyperloop und Lufttaxis sollen Güter und Menschen künftig schneller befördern. Es gibt aber noch andere Lösungen zur Mobilitätsverbesserung. Ein nicht ganz ernst gemeinter Ausblick.

Von Jan Peter Naumann

Vor rund einem Jahr bescherte die Reederei MSC den Bewohnern der niederländischen und niedersächsischen Nordseeküste ein verspätetes Weihnachtsgeschenk. Der Megafrachter „MSC Zoe“ entledigte sich auf der Fahrt durch aufgewühlte See 340 seiner an Deck gestauten Container, die zum Teil als Strandgut angeschwemmt wurden und zum Teil auf den Meeresboden sanken, wo sie als Verkehrshindernis liegen blieben. Die letzten wurden erst nach mehreren Monaten geborgen.

Um das Auffinden und Sicherstellen über Bord gegangener Boxen künftig zu erleichtern, schreibt die Schifffahrtsorganisation Imo, eine Sonderorganisation der UN, 2020 eine neue Container-Sicherheitsverordnung vor. Ab dem 1. April müssen an Containern im Überseeverkehr Schwimmringe angebracht sein, die sich beim Kontakt mit Wasser automatisch aufblasen und die Fuhre über Wasser halten. Alternativ darf als letzte Schicht in den Container auch eine Lage gelber Gummienten eingefüllt werden, um Auftrieb zu erzeugen. Die neue Verordnung für die Sicherheit auf See trägt den Namen Solas 20 Duck (Degression von Unterwassercontainer-Kollisionen). Bergungsexperten begrüßen den Vorstoß. Das sei Flößerei 4.0: Container schwimmen von selbst und müssen nur noch zu einem Konvoi zusammengebunden werden. Auch die Hafendienstleister jubeln. Das erspare dringend gebrauchte Schiffskapazität in der Hafenumfuhr.

Neues Feld für Helikoptereltern

Ob abdriftende Container künftig auch von Drohnen aus dem Meer gefischt werden können, ist noch Gegenstand von Tests. Doch die Ideen für den Einsatz von Helfern aus der Luft gehen noch weiter. Hamburger Behörden prüfen, ob sich Drohnen auch zum Entfernen von Falschparkern eignen. Der Zugriff von oben

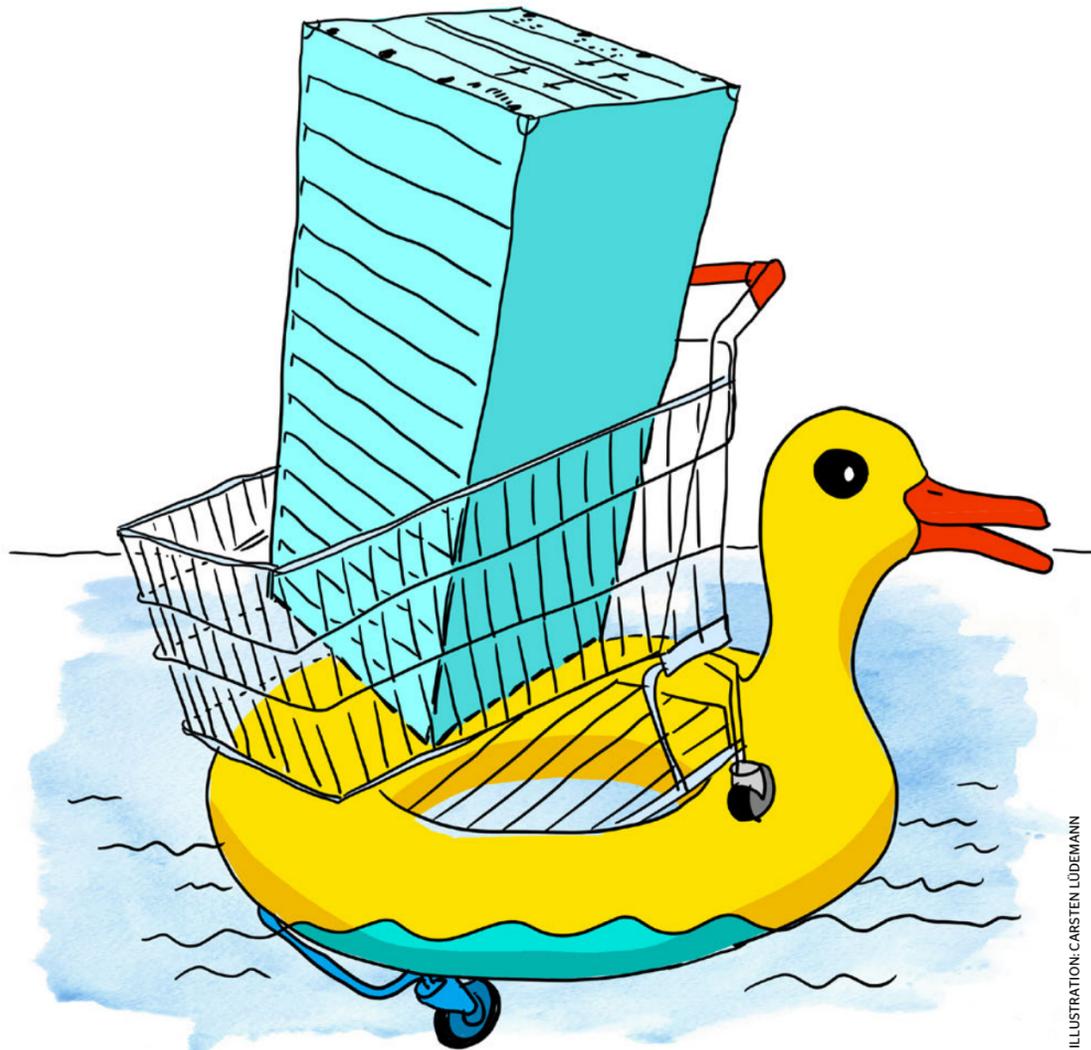


ILLUSTRATION: CARSTEN LÜDEMANN

spart bei engen Parksituationen kostbaren Verkehrsraum - Abschleppwagen müssen oft in zweiter Reihe halten. Die Rekrutierung von künftigem Bedienpersonal soll vor allem unter Helikoptereltern stattfinden.

Kein Sommer ohne Hitzeprobleme für die Verkehrsbranche. Damit

sich Gleisverwerfungen bei der Bahn im Hochsommer in Grenzen halten, ließ die DB 2019 Schienen weiß anmalen. Sprayer freuten sich bereits über eine legale Methode, sich am Eigentum des Bahnkonzerns zu verewigen. Doch die Ernüchterung kam schnell. In der Szene machte alsbald

die Info über die unzumutbaren Arbeitsbedingungen die Runde: So tief über dem Boden möchte niemand die Farbdose schwingen. Die Graffiti-Künstler verlangen jetzt als Vorbedingung für ihre Mitarbeit, dass die Bahn aus ergonomischen Gründen alle Schienen auf Brusthöhe neu verlegt.

Auf derartige künstlerische Unterstützung kann die Binnenschifffahrt nicht zurückgreifen. Feldforschungen haben ergeben, dass es nichts bringt, weiße Farbe ins Wasser zu kippen, um die Verdunstung an heißen Tagen zu bremsen. Erfolgversprechender erscheint der Ansatz, Flüsse und Kanäle mit zeltartigen Konstruktionen zu überdachen. Praktischer Nebeneffekt: Die Stützkonstruktionen können auch als Sendemasten für das neue 5G-Netz verwendet werden und so die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt voranbringen.

Entschärfung im Supermarkt

Zu den zahlreichen elektronischen Hilfsmitteln, die den Alltag ein wenig sicherer machen, zählt der Abbiegeassistent. Im Bundesgesundheitsministerium wird jetzt an einer Verordnung gebastelt, die den Abbiegeassistenten für Einkaufswagen in Supermärkten vorschreibt. Damit soll der Run auf Schnäppchen oder Aktionsware entschärft werden. Immer wieder kommt es nämlich in den Gängen zwischen den Warenregalen wegen abrupten Richtungswechsel zu gefährlichen Fahrmanövern mit Einkaufswagen. Auch das Verletzungsrisiko ist hoch. Der Abbiegeassistent ermittelt über Sensoren, wenn sich die Schiebrichtung ändert, und gibt per Geräusch - ähnlich dem von klimmernden Geldstücken - bekannt, welchen Kurs der Einkaufswagen einschlägt.

Dem Trend, Fußgängerampeln zu pimpen, um sich dadurch für Touristen hervorzuheben, folgen immer mehr Städte in Deutschland. Emden schmückt sich mit Otto-Waalkes-Figuren, in Hameln bestimmt ein Rattenfänger, ob die Menschen gehen oder stehen sollen, und in Duisburg leuchten Kumpel mit Grubenlampen. In Berlin sollen jetzt Ampeln im Regierungsviertel mit dem Konterfei von Andreas Scheuer versehen werden - für all jene, die beim Anblick des Verkehrsministers sowieso rotsehen.

Geschäftsverbindungen

„Denk ich an Hamburg – denk ich an Garbe“



Ihr zuverlässiger Partner für:

Teil und Komplettladung

- Raum Düsseldorf nach Hamburg v.v.
- Raum Frankfurt nach Hamburg v.v.
- Plane / Koffer / Kühler

Kontakt: hamburg@garbetransport.de

Restrukturierung / Unternehmungsübernahme / Integrationen

Erfahrene Change-Managerin bietet Unterstützung bei Konzeptionierung und Umsetzung von Veränderungsprozessen für Speditions- und Transportunternehmen.

Bei Interesse: Chiffre 5869 an die DVZ oder an chiffre@dvz.de

TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER

www.dvz.de



Stellengesuche

Houston/Texas
 Vollblutspediteur / Projektprofi

Als Senior viele Jahre internationale Speditions- und Projekt Erfahrung mit diversen Auslandsaufenthalten in Nordamerika, Europa und Afrika; Mehrsprachig (D, E, F) – akquisitionsorientiert mit exzellenter Präsentation, gute Kundenkontakte; Sucht Repräsentanz/Vertretung in Houston für Europäische Firma mit Akzentuierung auf Kundenbetreuung und Erwerb von Neukunden. Houston ist der Zentralhafen für Projektverladungen aus USA/Kanada und somit die ideale Lokalität fuer eine Repräsentanz oder ein kleines Büro.

Vertrauliche Zuschriften an Chiffre 5874 oder per E-Mail an chiffre@dvz.de.

Logistiker sucht Position als Geschäftsführer/Unternehmensnachfolger

mit Option einer Kapitalbeteiligung in Speditions-/Logistikunternehmen im Raum Südwestdeutschland

Kontakt: Position.logistik@gmail.com



SOS-Kinderdorf-Stiftung
www.sos-kinderdorf-stiftung.de



Sparen Sie für jeden zusätzlichen digitalen Nutzer bis zu **88 %**

Starten Sie durch mit digitalen Lizenzen!

www.dvz.de/dvzlizenz



NEUE DENKANSÄTZE VERFOLGEN

Das ist unser Prinzip, wenn es um Charterlösungen geht...

Seit über 30 Jahren decken wir mit unserem Charterservice ein Netzwerk aus mehr als 155 Flughäfen ab. Für unsere 265 modernen Großraumflugzeuge ist keine Herausforderung zu groß. Ob Vollcharter, Teilcharter, neue Routen oder ein maßgeschneidertes Paket mit verschiedenen Serviceleistungen – unsere Charterspezialisten finden die richtige Lösung.

Fragen Sie uns: cargocharters@emirates.com

  [skycargo.com/emiratescharter](https://www.skycargo.com/emiratescharter)

FLY BETTER

Bridging the Via Baltica

Towards sustainable future at sea
Ice and snow call for extra measures



Contents

Editorial	2
Towards sustainable future at sea	4
New vessels on the horizon	5
Finnlines Goes Horse Show	6
Ice and snow call for extra measures for ships and crew	8
Schedules	11–15

Finnlines news

a Grimaldi Group company

Issue 3/2019 seq. no. 27

Editor in Chief: Finnlines

Printed by: K-Print

Published by: Finnlines Plc
Komentosilta 1
FI 00980 Helsinki
www.finnlines.com
press@finnlines.com

Address changes:
www.finnlines.com/finnlines-news

Printed in December 2019.
Circulation: 12,500 copies



GRIMALDI GROUP

Bridging the Via

Shippers and freight forwarders can choose from a multitude of services around the Baltic and North Seas, where different transport modes compete vigorously. Shortsea shipping, rail and road haulage together offer forwarders the flexibility they require.

FINNLINES HAS HOWEVER NOTICED that the companies responsible for moving cargo are increasingly opting for intermodal transport rather than relying exclusively on trucks.

THE REASONS ARE MULTIPLE. Take the “via Baltica” as an example. Freight from west and central Europe to Scandinavia, Finland and Russia has traditionally been shipped via truck, sometimes in order to take advantage of less expensive diesel in selected countries.

These calculations used to be simple; a truck arrived for an ex-factory shipment and travelled



Baltica

in some cases more than 2,000 km to its destination (such as for example between Berlin and Lapland). But today, thanks to the advent of 'big data', the balance is tipping towards multi-modality. Door-to-door services that take advantage of a matrix of transport modes including shortsea shipping can prove both quicker and more cost efficient. Using shared IT platforms, forwarders can put together tailor-made solutions for their clients.

WHILE NOT APPROPRIATE FOR ALL ROUTES, solutions that include shortsea shipping are particularly competitive between Scandinavia and continental Europe; the continent and Russia; the UK to eastern Europe; and Germany to Sweden. Seafreight in these cases has a positive story to tell because traffic flows need coordination.

IN TODAY'S HYPER-COMPETITIVE MARKET, smart stock planning and just-in-time deliveries can make the difference between profit and



Emanuele Grimaldi

Emanuele Grimaldi
CEO

”

Smart stock planning and just-in-time deliveries can make the difference between profit and loss.

loss. Freight intermediaries that can optimise their logistics interface with their customers can achieve significant fuel savings by grouping trailers into perhaps 100 or 200 units.

Shortsea services, for example, might be appropriate for loads arriving early in the morning or in the evening. Loads arriving at different times could still proceed by truck or train; it is the combination of services that makes the difference.

Greater use of shortsea routes makes complying with maximum driving hours legislation easier; it is more respectful of workers.

IT ALSO HARDLY NEEDS SAYING that these options allow transporters to reduce emissions. Finnlines, the clear market leader in the Baltic region, prides itself on having relieved congestion in the region's coastal cities, as well as noise and pollution. Over the last ten years we have taken millions of trailers off the roads and helped reduce the need for highway maintenance, while also helping combat the use of unregulated trucks.

THIS KIND OF MULTI-MODALITY is perfectly suited to northern Europe and Scandinavia, which have natural basins such as the Baltic Sea, as well as high concentrations of both coastal populations and logistics know-how.

FINNLINES' SUCCESS over this period has been based on user-friendly data that allows our customers to study different routes and make up their own minds.

Sizeable investments have also smoothed our path ahead. Our newbuilding programme, which includes three giant ro-ros for the North Sea and Baltic, as well as two huge ro-pax vessels, will give us economies of scale while offering our customers over 100 Baltic crossings every week, to almost every country, with a fleet of 21 ships.

Our success is the success of coastal shipping, which is helping make transport cleaner.

LOOKING AHEAD to next year, we're happy to confirm that we will continue increasing the service across the Baltic and in particular the services between Germany and Russia, which had been suspended due to market conditions, will also be resumed.

Enjoy this issue of Finnlines News.



Most environmentally friendly transport

Towards sustainable future at sea

Did you know that approximately 90% of Finland’s exports and 80% of its imports are shipped by sea? Finnlines provides efficient shipping services with more than 170 freight and 80 passenger departures a week. A frequent liner traffic is important especially for processed goods.

Finnlines has done a lot to ensure sustainability and worked hard to reduce the environmental effects of its operations.

“We are committed to reducing emissions in shipping by 50% by 2050 compared to the 2008 level. We have already cut our fleet’s CO₂ emissions by 30%,” **Tom Pippingsköld**, CFO of Finnlines says.

Fuel consumption has the biggest environmental impact. Finnlines has paid attention to energy efficiency through optimal speed, load, trim, timetable planning and route optimisation for years. In addition, the underwater hulls are brushed and cleaned on a regular basis to remove micro-organisms.

During 2014–2017, Finnlines invested in propulsion and reblading, as well as installed emission abatements systems on 21 vessels. During 2018, six ro-ro



vessels were lengthened. Energy consumption per transport unit has been decreased as the capacity has increased with 30% compared to original vessel.

All in all, improving energy efficiency

is an excellent way to reduce the carbon output.

STRATEGIC CHOICE

Finnlines has a modern and energy-efficient fleet and it consists of 21 vessels, of which 9 are ro-pax and 12 ro-ro vessels. All of them are specifically designed for conditions in Northern Europe and the Baltic region. Over the last 10 years, the Company has invested more than a billion euros in renewal of vessels. All these investments were aimed at reducing fuel consumption and emissions per transported tonne.

At present, Finnlines has two major newbuilding programmes running in which engineers have contributed to make these vessels flagships, both in terms of size and technology. Moreover, the future new vessels will be designed not to give off any emissions while in port.



New vessels on the horizon

Finnlines has ordered three new hybrid ro-ro vessels and the concept plan for two Superstar ro-pax vessels is ready.

NEW INNOVATIONS

The hybrid ro-ro vessels will be equipped with lithium-ion batteries that will recharge during the sea voyage. The stored electricity can be used while in port, making the port stay emission-free. An innovative air lubrication system under the keel will create bubble layers which will reduce friction and hydrodynamic resistance and, consequently, reduce fuel consumption and emissions. Optimised energy efficiency is ensured with the hull lines and an integrated propeller-rudder system.

Zero emissions while in port.

The vessels are 235 m long and the load capacity is 5,800 lane metres. The vessels' ice-class is the highest possible in Finland and Sweden. The first ro-ro vessel is expected to start in traffic in 2021, and the other two in the first half of 2022.

ECO-EFFICIENT RO-PAX VESSELS

The next generation ro-pax vessels in the Superstar series will be built with the highest technical and environmental views in mind. The concept plan for the vessels is ready.

Finnlines aims to increase energy efficiency and reduce emissions with modern emission-reducing technology and other advanced fuel consumption reducing systems. Automated berthing solutions for these vessels are also under investigation which will reduce the harbour manoeuvring time and also lower the average speed on the sea voyage, thus resulting in lower fuel consumption and less emissions.

The Superstar ro-pax vessels cargo capacity is approximately 5,200 lane metres and they take up to 1,100 passengers.

Whereas the vessel design and efficiency have been significantly improved during the years, the greatest environmental benefit derives from the increased vessel capacity. While Finnlines' transportation capacity has remained quite unchanged compared to 2008, the average ro-ro vessel capacity has grown with impressive 81% and the number of ro-ro vessels needed reduced by 43%. When comparing the size of Finnlines' ro-ro newbuildings against the current average ro-ro vessel, one newbuilding almost equals two existing ships.

Improving energy efficiency is an excellent way to reduce the carbon output.

"The economies of scale have been one of the key measures in our strategy for sustainable development, and a great contributor to obtain environmental benefits. Thanks to our long-term, environment-considerate actions, investments in energy efficiency and eco-efficient service, we are able to advance sustainable development. In fact, all these have contributed to lower emissions in carbon dioxide, sulphur dioxide and nitrogen oxide," Pippingsköld says.





A strong presence at the record-breaking event

Finlines Goes Horse Show

World's best riders and horses took over the Helsinki Ice Hall in October 2019. Helsinki International Horse Show offered world-class equestrian sport, also including official FEI Jumping World Cup Qualifier.

During the Horse Show week there were over 500 horses, 400 riders, 1,000 race starts and over 50,000 visitors.

Finlines had a significant role at the International Horse Show held in Helsinki. Finlines was one of the main corporate partners with the Horse Show and the partnership with the event organizer included widespread visibility both before and after the event as well as in the event itself.

Helsinki International Horse Show also included the Finlines Helsinki

Horse Show 35th Anniversary 150 cm competition. The class was dominated by Germany's **Michael Jung** and his horse Dante RZ. Jung is a superstar in eventing but also a successful jumper.

The Land Rover Grand Prix 160 cm was a very challenging and fast course and demanded a lot from the riders. The competition was fierce but in the end **Robert Whitaker** and Catwalk IV won. **Guido Grimaldi** and **Eugenio Grimaldi** participated both in the Finlines Helsinki Horse Show and the Grand Prix.

Season's second Longines FEI Jump-

ing World Cup Qualifier ended the 35th Helsinki Horse Show weekend and the winner was, again, Robert Whitaker and Catwalk IV.

FINNLINES' VOYAGE

Several international horses arrived in Finland on Finlines' passenger-cargo vessels from Germany and Sweden. Finlines had a stand at the event, which gave the audience and contestants a chance to explore Finlines' services and the recently updated passenger-cargo vessels.



Sonja Riippi and Heidi Salminen at the Finnlines stand



Tom Pippingsköld, CFO of Finnlines, congratulates Eugenio Grimaldi

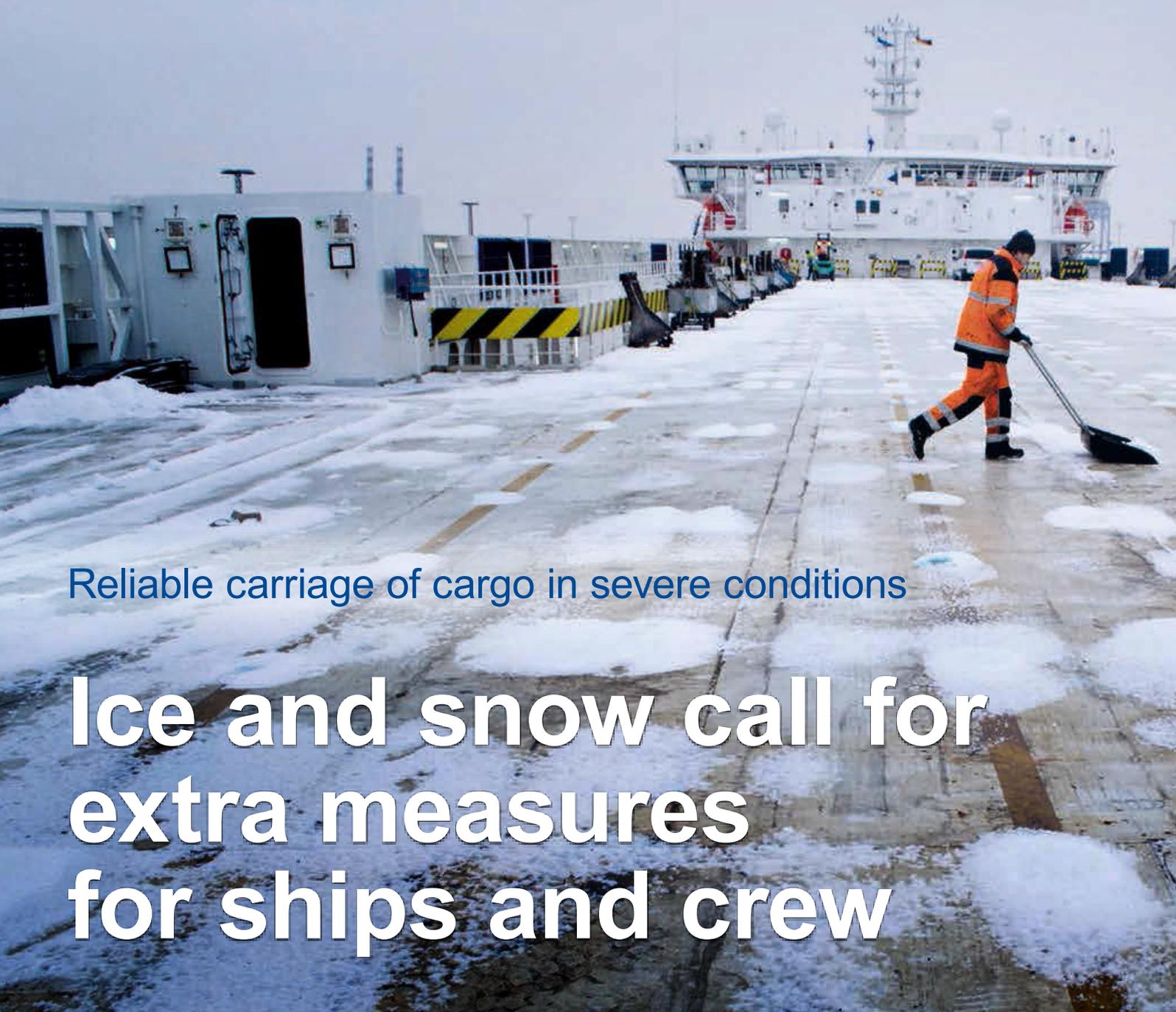
Photos: Satu Pirinen



Robert Whitaker & Catwalk IV



Guido Grimaldi & Gerardo



Reliable carriage of cargo in severe conditions

Ice and snow call for extra measures for ships and crew

In the ice-covered areas in the Northern Baltic, seafarers face extra challenges during severe winter months. Compared to open-water navigation, additional precautions must be taken.

All Finlines vessels are assigned to ice classes, either to the highest 1A Super or to 1A. These ice classes mean that the structure, engine output and other properties are such that ships can operate in severe ice conditions without icebreaker assistance. Nevertheless, delays cannot always be avoided in narrow fairways blocked by other ships, which have got stuck in ice. When sailing in

convoy, ships may not be able to keep an adequate distance to each other, which entails an increased risk of collision.

In port, mooring the ship takes extra time if ice is blocking the approach to the quay. Nevertheless, when actions for anti-icing and ice removal have been taken well in advance, precious time is saved during discharging and loading of cargo.

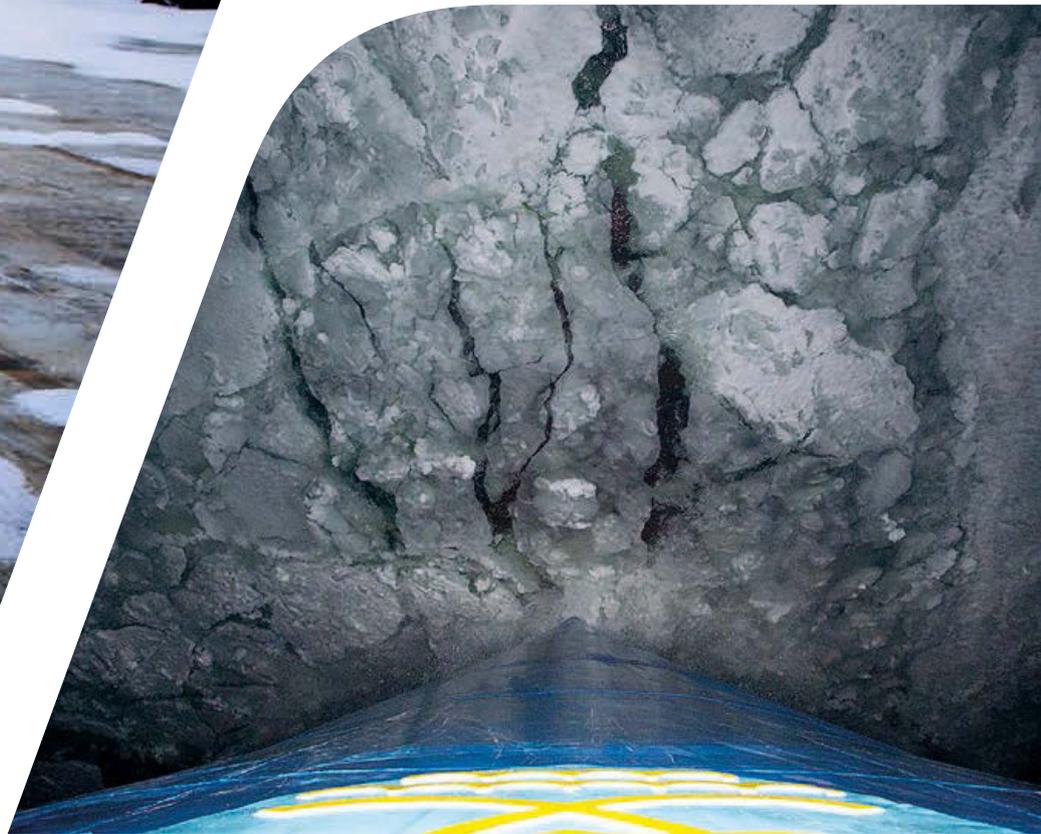
HOW TO PREPARE FOR SNOW AND ICE

Icing of ship's superstructure may be caused by snow fall, fog, drastic fall of temperature and ship-generated spray and the phenomenon involves many hazards. In the worst case scenario, ship's stability is reduced dramatically.

As icing may immobilise essential equipment, such as mooring winches, anchors and fire-fighting and life-saving



“ Finnlines ships can operate in severe ice conditions without icebreaker assistance.



appliances, any equipment exposed to snow and ice should be adequately covered.

Icing and choking of sea chests must be prevented to maintain supply of cooling water to machinery. Pipes on deck, sounding and air pipes of the ballast tanks must be drained of water. All equipment must be in working condition in spite of freezing temperatures. The crew uses anti-slip paint, salt and sand to keep the outdoor decks safe to work and walk.

PROTECTING CARGO UNITS

Finnlines transports valuable cargo and takes precautions to eliminate any damage. “If cargo units are stored uncovered

“ Icing and choking of sea chests must be prevented to maintain supply of cooling water to machinery.

in port, they may bring water to the holds. Snow on and under cargo units generate extra work for the crew, who uses soft-boards on the ramp to absorb moisture. On cargo decks, sawdust is spread to absorb melting snow and ice. Walking boards, paper and urethan barriers are used to protect water-sensitive cargo, such as paper reels,” **Tiina Kapulainen**, Loss Prevention Manager at Finnlines,

explains. She also reminds the crew of sweeping the decks and draining lashing pots from water indoors. During the sea voyage the crew monitors the condition of cargo, correct hold ventilation and air drying.

“If – despite all efforts – units get frozen all over, the shore organization is contacted for extra assistance to avoid delays in discharging,” Kapulainen adds.

Precautions completed, what remains to be done is to follow ice reports, charts and other data provided by meteorological offices. Finally, when low temperatures are forecast, the crew should not only have supplies to combat ice and snow, but also proper winter clothing, mittens and hats within reach.



OUR NET WORKS

Weekly fast connections for trailers, lorries, containers, breakbulk and project cargo.

finnlines.com

Finnlines
a Grimaldi Group company

SCHEDULES

More than 170 weekly freight departures and 80 passenger departures.



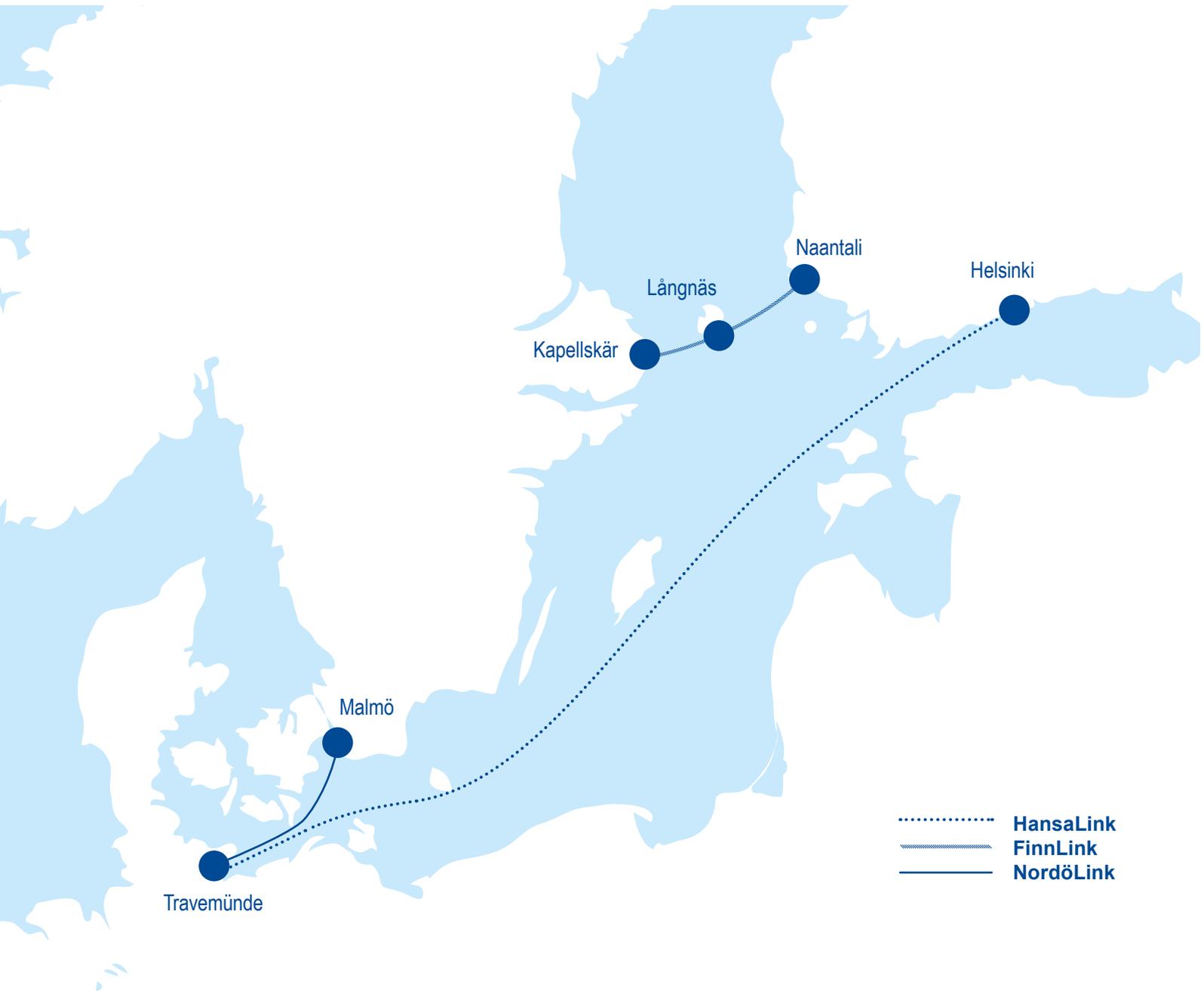
BalticEuroMed Service



EUROMED SERVICE QUARTERLY SCHEDULE

2019-2020	GRA SCA 09/19	GRA MED 10/19	GRA BRE 10/19	GRA EUR 01/20	GRA ELLA 01/20	GRA SCA 01/20	GRA MED 01/20	GRA BRE 01/20	GRA EUR 02/20	GRA ELLA 02/20	GRA SCA 02/20	GRA MED 02/20	GRA BRE 02/20	GRA EUR 03/20	GRA ELLA 03/20	GRA SCA 03/20
GEMLIK	28/11	5/12	12/12	19/12	26/12	2/1	9/1	16/1	23/1	30/1	6/2	13/2	20/2	27/2	5/3	12/3
YENIKOI	29/11	6/12	13/12	20/12	27/12	3/1	10/1	17/1	24/1	31/1	7/2	14/2	21/2	28/2	6/3	13/3
SALERNO nb	3/12	10/12	17/12	24/12	31/12	7/1	14/1	21/1	28/1	4/2	11/2	18/2	25/2	3/3	10/3	17/3
VALENCIA nb	5/12	12/12	19/12	26/12	2/1	9/1	16/1	23/1	30/1	6/2	13/2	20/2	27/2	5/3	12/3	19/3
SOUTHAMPTON nb	10/12	17/12	24/12	31/12	7/1	14/1	21/1	28/1	4/2	11/2	18/2	25/2	3/3	10/3	17/3	24/3
ESBJERG	12/12	19/12	26/12	2/1	9/1	16/1	23/1	30/1	6/2	13/2	20/2	27/2	5/3	12/3	19/3	26/3
WALLHAMN	13/12	20/12	27/12	3/1	10/1	17/1	24/1	31/1	7/2	14/2	21/2	28/2	6/3	13/3	20/3	27/3
ANTWERP	16/12	23/12	30/12	6/1	13/1	20/1	27/1	3/2	10/2	17/2	24/2	2/3	9/3	16/3	23/3	30/3
SOUTHAMPTON sb	17/12	24/12	31/12	7/1	14/1	21/1	28/1	4/2	11/2	18/2	25/2	3/3	10/3	17/3	24/3	31/3
VALENCIA sb	22/12	29/12	5/1	12/1	19/1	26/1	2/2	9/2	16/2	23/2	1/3	8/3	15/3	22/3	29/3	5/4
SALERNO sb	24/12	31/12	7/1	14/1	21/1	28/1	4/2	11/2	18/2	25/2	3/3	10/3	17/3	24/3	31/3	7/4
PIREO	26/12	2/1	9/1	16/1	23/1	30/1	6/2	13/2	20/2	27/2	5/3	12/3	19/3	26/3	2/4	9/4
IZMIR	27/12	3/1	10/1	17/1	24/1	31/1	7/2	14/2	21/2	28/2	6/3	13/3	20/3	27/3	3/4	10/4
ASHDOD	29/12	5/1	12/1	19/1	26/1	2/2	9/2	16/2	23/2	1/3	8/3	15/3	22/3	29/3	5/4	12/4
ALEXANDRIA	31/12	7/1	14/1	21/1	28/1	4/2	11/2	18/2	25/2	3/3	10/3	17/3	24/3	31/3	7/4	14/4

Subject to alterations without notice



PASSENGER BOOKING
finnlines.com
passenger@finnlines.com

FINLAND
+358 9 231 43100
passenger@finnlines.com

GERMANY
+49 451 1507 443
passagierdienst@finnlines.com

SWEDEN
+46 771 340 900
passenger@finnlines.com

HansaLink

Passengers & ro-ro service

FINNLINES BRANCH OFFICES

FINLAND

Helsinki
sales.fi@finnlines.com
Phone +358 10 343 50

GERMANY

Lübeck
sales.de@finnlines.com
Phone +49 451 1507 500

FINLAND > GERMANY			
DEPARTURE		ARRIVAL	
Helsinki		Travemünde	
Mon	17.00	Tue	21.30
Tue	17.00	Wed	21.30
Wed	17.00	Thu	21.30
Thu	17.00	Fri	21.30
Fri	17.00	Sat	21.30
Sat	17.00	Sun	21.30
Sun	15.30	Mon	21.30

GERMANY > FINLAND			
DEPARTURE		ARRIVAL	
Travemünde		Helsinki	
Mon	2.00	Tue	9.00
Tue	3.00	Wed	9.00
Wed	3.00	Thu	9.00
Thu	3.00	Fri	9.00
Fri	3.00	Sat	9.00
Sat	3.30	Sun	9.30
Sun	3.00	Mon	9.00

Subject to alterations without notice

FinnLink

Passengers & ro-ro service

FINNLINES BRANCH OFFICES

FINLAND

Naantali
finnlink.sales.finland@finnlines.com
Phone +358 10 436 7645

SWEDEN

Kapellskär
finnlink.sales.sweden@finnlines.com
Phone +46 176 207 612

FINLAND > SWEDEN			
DEP.	ARR.	DEP.	ARR.
Naantali	Långnäs	Långnäs	Kapellskär
Mon	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Tue
Tue	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Wed
Wed	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Thu
Thu	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Fri
Fri	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Sat
Sat	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Sun
Sun	10.45	15.40	15.45 18.15
	22.30	03:45	03:55 06:15 Mon

SWEDEN > FINLAND			
DEP.	ARR.	DEP.	ARR.
Kapellskär	Långnäs	Långnäs	Naantali
Mon	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Tue
Tue	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Wed
Wed	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Thu
Thu	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Fri
Fri	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Sat
Sat	09:15	13.55	14.10 19.10
	21.30	02:10	02:25 07:15 Sun
Sun	10.30	15.10	15.15 20.00
	21.30	02:10	02:25 07:15 Mon

Subject to alterations without notice

NordöLink

Passengers & ro-ro service

FINNLINES BRANCH OFFICES

GERMANY

Travemünde
nordoe@finnlines.com
Phone +49 4502 805 20

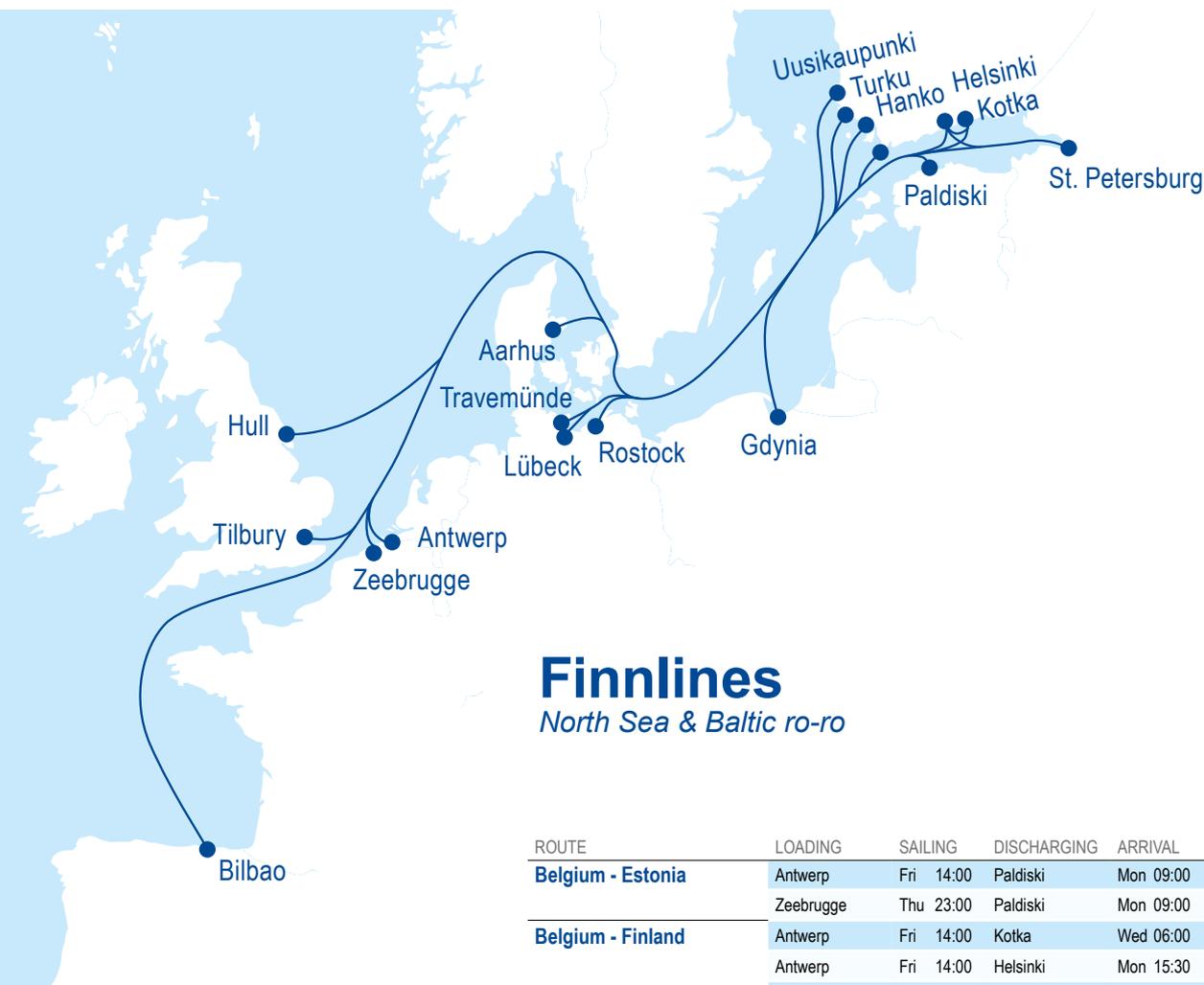
SWEDEN

Malmö
booking@nordoe-link.com
Phone +46 40 176 800

GERMANY > SWEDEN			
DEPARTURE		ARRIVAL	
Travemünde		Malmö	
Mon	02.30	11.45	Mon
	22.00	07.15	Tue
Tue	02.30	11.15	Tue
	10.00	19.15	Tue
	21:45	07.15	Wed
Wed	02.30	11.15	Wed
	10.00	19.15	Wed
	21:45	07.15	Thu
Thu	02.30	11.15	Thu
	10.00	19.15	Thu
	22.00	07.15	Fri
Fri	02.30	11.15	Fri
	10.00	19.15	Fri
	22.00	07.15	Sat
Sat	03.00	12.00	Sat
	11.00	20.00	Sat
	22.00	07:30	Sun
Sun	01.00	10.30	Sun
	22.00	07.30	Mon

SWEDEN > GERMANY			
DEPARTURE		ARRIVAL	
Malmö		Travemünde	
Mon	16.00	00.45	Tue
	22.00	07.00	Tue
Tue	10.00	19.00	Tue
	16.00	00.45	Wed
	22.00	07.00	Wed
Wed	10.00	19.00	Wed
	16.00	00.45	Thu
	22.00	07.15	Thu
Thu	10.00	19.00	Thu
	16.00	00.45	Fri
	22.00	07.15	Fri
Fri	10.00	19.15	Fri
	16.00	00.45	Sat
	22.00	07.00	Sat
Sat	10.00	19.15	Sat
	13.30	23.00	Sat
	22.30	08.30	Sun
Sun	16.00	01.15	Mon
	22.00	07.15	Mon

Subject to alterations without notice



Finnlines

North Sea & Baltic ro-ro

ROUTE	LOADING	SAILING	DISCHARGING	ARRIVAL	Additional info
Belgium - Estonia	Antwerp	Fri 14:00	Paldiski	Mon 09:00	
	Zeebrugge	Thu 23:00	Paldiski	Mon 09:00	
Belgium - Finland	Antwerp	Fri 14:00	Kotka	Wed 06:00	
	Antwerp	Fri 14:00	Helsinki	Mon 15:30	
	Zeebrugge	Thu 22:00	Helsinki	Mon 15:30	
Belgium - Russia	Zeebrugge	Thu 22:00	Kotka	Wed 06:00	
	Antwerp	Fri 14:00	St.Petersburg	Tue 07:00	
Belgium - Spain	Zeebrugge	Sat 18:00	Bilbao	Tue 08:00	
	Zeebrugge	Sat 18:00	Bilbao	Tue 08:00	
Denmark - Finland	Aarhus	Tue 18:00	Helsinki	Thu 06:45	
	Aarhus	Fri 19:00	Helsinki	Mon 06:45	
Denmark - Russia	Aarhus		St.Petersburg		by request, transshipment via Helsinki
Estonia - Great Britain	Paldiski	Mon 12:00	Tilbury	Sun 07:00	
Estonia - Belgium	Paldiski	Mon 12:00	Zeebrugge	Sat 07:00	
	Paldiski	Mon 12:00	Antwerp	Fri 06:00	
Estonia - Spain	Paldiski	Mon 12:00	Bilbao	Tue 08:00	
Finland - Belgium	Kotka	Tue 22:00	Zeebrugge	Sat 08:00	
	Helsinki	Wed 15:30	Antwerp	Fri 06:00	10 days
	Kotka	Tue 22:00	Antwerp	Fri 06:00	10 days
Finland - Denmark	Helsinki	Wed 15:30	Zeebrugge	Sat 08:00	
	Helsinki	Tue 19:00	Aarhus	Thu 07:00	
	Helsinki	Sun 17:00	Aarhus	Tue 07:00	
Finland - Germany	Hanko	Mon 15:00	Rostock	Tue 18:00	
	Uusikaupunki	Tue 22:00	Travemünde	Thu 09:00	
	Helsinki	Thu 20:00	Rostock	Sat 07:00	
	Hanko	Tue 17:00	Rostock	Wed 19:00	
	Kotka	Wed 22:00	Lübeck	Fri 13:00	
	Uusikaupunki	Fri 14:00	Travemünde	Sun 09:00	
	Hanko	Thu 12:00	Rostock	Fri 14:00	
	Uusikaupunki	Sun 22:00	Travemünde	Tue 10:00	

ROUTE	LOADING	SAILING	DISCHARGING	ARRIVAL	Additional info
Finland - Germany	Turku	Fri 23:00	Travemünde	Sun 09:00	
	Hanko	Sat 15:00	Rostock	Sun 22:00	
	Turku	Sun 12:00	Travemünde	Tue 10:00	
Finland - Great Britain	Helsinki	Thu 15:30	Hull	Sun 08:00	
	Kotka	Wed 22:00	Travemünde	Sat 15:00	
	Kotka	Tue 22:00	Tilbury	Sun 07:00	
Finland - Poland	Helsinki	Wed 15:30	Tilbury	Sun 07:00	
	Hanko	Mon 18:30	Gdynia	Tue 14:00	
	Hanko	Wed 22:00	Gdynia	Thu 18:00	
Finland - Spain	Hanko	Sat 13:00	Gdynia	Sun 08:00	
	Kotka	Tue 22:00	Bilbao	Tue 08:00	7 days
	Helsinki	Wed 15:30	Bilbao	Tue 08:00	
Germany - Finland	Rostock	Mon 7:00	Hanko	Tue 11:00	
	Travemünde	Tue 19:30	Uusikaupunki	Thu 07:00	
	Rostock	Wed 01:00	Hanko	Thu 06:00	
	Travemünde	Tue 19:30	Turku	Fri 18:30	
	Rostock	Thu 2:00	Hanko	Fri 06:00	
	Travemünde	Fri 21:00	Turku	Sun 08:00	
	Travemünde	Fri 21:00	Uusikaupunki	Sun 16:30	
	Travemünde	Sat 21:00	Helsinki	Mon 06:45	
	Rostock	Sat 22:00	Hanko	Mon 06:00	
	Travemünde	Sun 19:00	Uusikaupunki	Tue 07:00	
	Lübeck	Fri 23:00	Kotka	Wed 06:00	
	Lübeck	Fri 23:00	St.Petersburg	Tue 07:00	
	Germany - Spain	Lübeck	Fri 23:00	Bilbao	Tue 08:00
Travemünde		Sat 21:00	Bilbao	Tue 08:00	transshipment via Helsinki
Great Britain - Finland	Hull	Sun 20:00	Helsinki	Wed 15:30	
Great Britain - Russia	Hull	Sun 20:00	St.Petersburg	Tue 07:00	transshipment via Helsinki // +9 days
Great Britain - Spain	Tilbury	Sun 18:00	Bilbao	Tue 08:00	
	Hull	Sat 14:00	Bilbao	Tue 08:00	transshipment in Zeebrugge
	Teesport	Sat 14:00	Bilbao	Tue 08:00	transshipment in Zeebrugge
Poland - Finland	Gdynia	Tue 20:00	Hanko	Wed 17:00	
	Gdynia	Fri 04:00	Hanko	Sat 07:00	
	Gdynia	Sun 14:00	Hanko	Mon 12:00	
Russia - Belgium	St.Petersburg	Tue 22:00	Zeebrugge	Sat 08:00	11 days / transshipment via Helsinki
	St.Petersburg	Tue 22:00	Antwerp	Fri 06:00	16 days / transshipment via Helsinki
Russia - Denmark	St.Petersburg		Aarhus		by request, transshipment
Russia - Finland	St.Petersburg	Tue 22:00	Kotka	Wed 06:00	
Russia - Germany	St.Petersburg	Tue 22:00	Lübeck	Fri 13:00	
Russia - Germany	St.Petersburg	Tue 22:00	Travemünde	Sat 06:00	
	St.Petersburg	Tue 22:00	Hull	Sun 08:00	4 days, transshipment via Helsinki
Russia - Great Britain	St.Petersburg	Tue 22:00	Tilbury	Sun 08:00	10 days, transshipment via Helsinki
	St.Petersburg	Tue 22:00	Bilbao	Tue 08:00	13 days
Russia - Spain	St.Petersburg	Tue 22:00	Bilbao	Tue 08:00	
Spain - Belgium	Bilbao	Tue 20:00	Zeebrugge	Thu 14:00	
	Bilbao	Tue 20:00	Antwerp	Fri 06:00	
Spain - Estonia	Bilbao	Tue 20:00	Paldiski	Mon 09:00	9 days
Spain - Finland	Bilbao	Tue 20:00	Helsinki	Mon 15:30	
Spain - Russia	Bilbao	Tue 20:00	St.Petersburg	Tue 07:00	7 days
Spain - Great Britain	Bilbao	Tue 20:00	Tilbury	Sun 07:00	transshipment in Zeebrugge
	Bilbao	Tue 20:00	Hull	Sun 08:00	transshipment in Zeebrugge
	Bilbao	Tue 20:00	Teesport	Sun 08:00	transshipment in Zeebrugge
Spain - Sweden	Bilbao	Tue 20:00	Gothenburg	Mon 08:00	transshipment in Zeebrugge
Sweden - Spain	Gothenburg	Sat 14:00	Bilbao	Tue 08:00	transshipment in Zeebrugge
Spain - Germany	Bilbao	Tue 20:00	Lübeck	Fri 14:00	
	Bilbao	Tue 20:00	Travemünde	Sat 15:00	

Subject to alterations without notice

FINNLINES BRANCH OFFICES

BELGIUM

Antwerp
sales.be@finnlines.com
Phone +32 3 570 9530

DENMARK

Aarhus
sales.dk@finnlines.com
Phone +45 86 206 650

FINLAND

Helsinki
sales.fi@finnlines.com
Phone +358 10 343 50

GERMANY

Lübeck
sales.de@finnlines.com
Phone +49 451 1507 0

GREAT BRITAIN

Hull
sales.uk@finnlines.com
Phone +44 1482 377 655

POLAND

Gdynia
sales.pl@finnlines.com
Phone +48 58 627 4239

RUSSIA

St. Petersburg
sales.ru@finnlines.com
Phone +7 921 949 1205

SPAIN

Madrid
sales.es@finnlines.com
Phone +34 91 750 0707

SWEDEN

Malmö
booking@nordoe-link.com
Phone +46 40 176 800

AGENTS

THE NETHERLANDS

Amsterdam
Verenigd Cargadoorskantoor B.V.
info@vcklogistics.nl
Phone +31 20 587 7877

RUSSIA

St. Petersburg
Trans-Log LLC
marketing_sales@translog.org
Phone +7 303 99 14

SPAIN

Bilbao
Consignaciones Toro y Betolaza S.A.
consignaciones@torobe.com
Phone +34 94 425 2600
Madrid
Grimaldi Logistica Espana SL
sales.es@finnlines.com
Phone: +34 63 710 9054

SWEDEN

Gothenburg
Grimaldi Maritime Agencies Sweden AB
info@grimaldisweden.se
Phone +46 31 607280

Heading for adventures



Our ro-pax vessels offer an easy option for travelling around the Baltic Sea. Book your trip now at [finnlines.com](https://www.finnlines.com)

Finnlines
a Grimaldi Group company