

KOMMENTAR



Gute Gründe für den Großversuch

Björn Helmke
Chefredakteur

An Studien herrscht in der Debatte um die Zulassung der 25-m-Lastzug-Kombinationen wahrhaft kein Mangel. Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche hat nun die Ergebnisse einer weiteren, besonders interessanten Untersuchung vorgelegt. Es geht um die Praxiserfahrungen in drei Unternehmen, und die Ergebnisse dürften Wasser auf die Mühlen der Befürworter der neuen Transportkonzepte sein.

Der Analyse aus Niedersachsen zufolge lässt sich gleich eine ganze Reihe verkehrspolitischer Probleme mit Hilfe der EuroKombis lösen: Die Politik fordert von der Transportbranche einen Beitrag zum Klimaschutz – der 25-m-Lkw spart pro transportiertem m³ Ladungsvolumen bis zu 37 Prozent Kraftstoff. Unser Autobahnnetz ist überlastet – bei Hellmann, Boll und Cotrans ließen sich auf den Testrelationen durch den GigaLiner-Einsatz zwei von drei Lkw-Fahrten einsparen. Die neuen Sozialvorschriften bringen Kostenerhöhungen von durchschnittlich 9,4 Prozent – wenn nur 10 Prozent der herkömmlichen Lkw durch EuroKombis ersetzt würden, ließe sich ein Teil der Mehrkosten auffangen.

Ein Problem bleibt: Welchen Schaden nehmen die anderen Verkehrsträger durch einen Produktivitäts-sprung im Straßengüterverkehr? Die Fans der EuroKombis wischen diese Frage gern vom Tisch. Allerdings brauchen wir alle Verkehrsträger – und zwar in Bestform – um die Verkehrsprobleme der Zukunft zu lösen.

Es wäre aber dennoch ein Fehler, dieses Problem allein über ein Verbot der 25-m-Kombinationen zu lösen. Dazu sind deren Vorteile einfach zu verlockend. Ziel muss es sein herauszufinden, wie die neuen Lkw-Konzepte eingebunden werden können, ohne Schiene und Binnenschiff die Basis zu entziehen. Ein bundesweiter Großversuch wäre dazu ein guter erster Schritt.

DVZ 1.9.2007
helmke@dvz.de

Alitalia präsentiert Rettungsplan

Luftverkehr Die marode italienische Fluggesellschaft Alitalia will sich durch Jobabbau und die Streichung unrentabler Strecken sanieren. Dies wurde am Donnerstagabend nach einer Aufsichtsratssitzung des Konzerns bekannt. Bis zu 1000 von derzeit 10 000 Stellen könnten wegfallen, berichteten italienische Medien am Freitag. Zudem wolle Alitalia sich stärker auf Flüge nach Amerika konzentrieren und weniger Ziele in Asien ansteuern. 12 Prozent der Flotte sollen künftig am Boden bleiben. Außerdem sollen die Flüge zukünftig vor allem über Rom-Fiumicino anstatt über Mailand-Malpensa abgewickelt werden. Wahrscheinlich ist auch eine Kapitalerhöhung von 1,5 Mrd. EUR.

Der neue Firmenchef Maurizio Prato soll nun einen Käufer für bis zu 49,9 Prozent der Anteile finden. Die Tageszeitung „La Repubblica“ brachte daraufhin Air France erneut als Interessenten ins Spiel. DVZ 1.9.2007 (dpa/kk)

Kontraktlogistiker wachsen schneller als der Rest

DVZ-Symposium: Dienstleister müssen ihre Kernkompetenz finden



Diskutierten über die Perspektiven der Kontraktlogistik (von links): Dr. Norbert Schmidt vom Fraunhofer ATL, Michael Glaser von Eli Logistics, DVZ-Redakteur Robert Kümmerlen und Peter Abelmann von SCI Verkehr.

Die europäischen Kontraktlogistiker haben ihren Umsatz von 2004 bis 2006 deutlich stärker gesteigert als der Branchendurchschnitt. Dies haben neue Berechnungen der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien in der Dienstleistungswirtschaft (ATL) ergeben, die Dr. Norbert Schmidt am Donnerstag auf einem DVZ Symposium in Frankfurt/Main vorstellte.

Während der Umsatz der Logistikdienstleister in Europa in der Zeit von 2004 bis 2006 im Schnitt um jährlich 8 bis 9 Prozent stieg, legte der Kontraktlogistikumsatz im gleichen Zeitraum pro Jahr um 11 bis 12 Prozent zu. Die Berechnungen beinhalten keine Unternehmen mit großen Zukäufen in der Kontraktlogistik. Es handelt sich weitgehend um organisches Wachstum. „Die Bedeutung der Kontraktlogistik als strategisches Geschäftsfeld nimmt weiter zu“, stellte Schmidt fest.

So sei der Anteil der Kontraktlogistik am Gesamtumsatz zwischen 2004 und 2006 von 53 auf 58 Prozent gestiegen.

Zudem erkennt Schmidt einen starken Trend hin zum Projektgeschäft. Dahinter verbirgt sich ein am Produktlebenszyklus orientiertes Wertschöpfungsmuster. Dadurch lassen sich Risiken besser begrenzen. Außerdem kann besser auf kurze Produktlebenszyklen reagiert werden.

Weiterhin ist damit zu rechnen, dass von Dienstleistern künftig mehr IT-Kompetenz bei Prozesssimulationen gefordert wird. Ferner werde eine gezielte Marktsegmentierung und -positionierung wichtiger. Dabei müssten sich die Dienstleister die Frage beantworten, wo ihre Kernkompetenz liegt.

Um sich erfolgreich am Markt zu positionieren, ist es notwendig, die Serviceangebote überlegt zu vermarkten. Peter Abelmann von der SCI Verkehr GmbH in Köln betonte, es gebe

dafür häufig keine durchgängige Strategie. Weitere Mankos sind geringe Kenntnisse über Wettbewerber und die relevanten Kundenmärkte. „Eine Spezialisierung auf Branchen oder Kundenmärkte ist jedoch notwendig“, sagte Abelmann. Branchenschwerpunkte ließen sich am besten auf Basis bestehender Geschäfte aufbauen.

Kontraktlogistikgeschäfte sind meist individuell auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten. Es empfiehlt sich daher, auch die Verträge individuell zu gestalten. Darauf wies Prof. Thomas Wieske von der Fachhochschule Bremerhaven hin. Denn ein Logistikvertrag sei ein typenmischer Vertrag. Haftungs- und Versicherungssituation seien häufig unklar. Die Logistik-AGB könnten dabei als Grundlage für Individualvereinbarungen dienen. Derzeit verwenden etwa 50 Dienstleister die Logistik-AGB. DVZ 1.9.2007 (rok)

Eurogate verzeichnet Rekordgewinn

Containerumschlag steigt um 15,9 Prozent auf 6,917 Mio. TEU

Die Eurogate-Unternehmensgruppe hat im ersten Halbjahr 2007 deutlich mehr Container umgeschlagen als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Umschlag wuchs um 15,9 Prozent auf 6,917 Mio. TEU. Das hat auch das Ergebnis beflügelt. Nach eigenen Angaben erzielte die Unternehmensgruppe mit 54,1 Mio. EUR ein Rekordergebnis (Vorjahr: 37,7 Mio. EUR). Der Umsatz kletterte von 275,0 Mio. EUR in 2006 auf aktuell 317,8 Mio. EUR.

In Deutschland stieg der Containerumschlag um 12,5 Prozent 3,751 Mio.

TEU. Hamburg verzeichnete dabei ein Wachstum von 14,9 Prozent auf 1,425 Mio. TEU, Bremerhaven legte um 11,1 Prozent auf 2,325 Mio. TEU zu. Die italienische Beteiligung Contship Italia wuchs sogar um gut ein Fünftel auf 3,050 TEU.

Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Eurogate-Gruppengeschäftsführung, betonte, dass wie erwartet mit den steigenden Schiffsgrößen zuneh-

mend mehr Container in den Seehäfen umgeschlagen würden. „Mit den Investitionen in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven haben wir uns rechtzeitig auf das Wachstum vorbereitet“, fügte er an. Nun sei es aber an der Zeit, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen. „Die Elbvertiefung und auch die Fahrrienenanpassung der Außenweser sind dringend notwendig.“ DVZ 1.9.2007 (sr)

Mit den steigenden Schiffsgrößen werden auch mehr Container umgeschlagen. Das beflügelt Eurogate

Luftverkehr erst 2012 in den Emissionshandel

EP-Berichterstatter Jarzembowski setzt sich für Gleichbehandlung aller Airlines ein

Der Berichterstatter im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP), Dr. Georg Jarzembowski (CDU), will den Luftverkehr erst 2012 in den Emissionshandel einbeziehen. Um EU-Fluggesellschaften und -häfen keine Wettbewerbsnachteile aufzubürden, sollte das Prinzip 2012 „zum gleichen Zeitpunkt für die Flüge innerhalb der Europäischen Union sowie für die Flüge aus oder nach einem Drittstaat eingeführt werden“, betonte er. „Dazu brauchen wir Zeit“, warnte eine Kom-

missionsbeamtin die Parlamentarier vor schwierigen Verhandlungen auf globaler Ebene. Sollte die EU einseitig vorgehen, gäbe es „Krieg“ mit den US Airlines sowie Kanadas und Asiens Fluggesellschaften. Das EP wird den Richtlinienvorschlag der Kommission nach der Sommerpause beraten.

Unstimmigkeiten gibt es auch noch bei der Frage, welcher Zeitraum bei der Berechnung der kostenlosen, zuteilbaren Zertifikate berücksichtigt wird und ob bei neu hinzukommenden Flugver-

bindungen ein Teil der Emissionsrechte versteigert wird. Während der Berichterstatter den Zeitraum 2008 – 2010 für die Berechnung der „historischen Rechte“ vorschlägt, will die Kommission die Jahre 2004 – 2006 beibehalten. Den Berechnungszeitraum in die Zukunft zu verschieben, würde einer Anleihe zum „Mehrverschmutzen“ in den nächsten Jahren gleichkommen. Den Fehler, zu viele Zertifikate auszugeben, werde die Kommission kein zweites Mal machen. DVZ 1.9.2007 (mfj/sr)

KURZ NOTIERT

VTG AG verdoppelt den Halbjahresgewinn beinahe

Eisenbahnen Das Schienenlogistik-Unternehmen VTG AG hat im ersten Halbjahr Umsatz und Gewinn erhöht und sieht optimistisch in die Zukunft. Der Konzernumsatz stieg in den ersten sechs Monaten im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 Prozent auf rund 264 Mio. EUR, wie VTG am Donnerstag im ersten Zwischenbericht nach dem Börsengang im Juni mitteilte. Das Konzernergebnis lag bei 6,8 Mio. EUR und damit fast doppelt so hoch wie im ersten Halbjahr 2006, als noch 3,6 Mio. EUR erzielt wurden. DVZ 1.9.2007 (dpa/sr) www.vtg.de

Köln: 60 Mio. EUR für den Ausbau des Hafens Godorf

Binnenhäfen Der Godorfer Rheinhafen im Kölner Süden soll ausgebaut werden. Einen entsprechenden Beschluss fasste der Kölner Stadtrat trotz Protesten von Naturschützern und Anliegern am Donnerstagabend mehrheitlich mit den Stimmen von SPD und CDU. Für rund 60 Mio. EUR soll in dem Hafen ein viertes Becken entstehen. In Kölns Stadtpolitik wurde seit mehr als 20 Jahren über das Projekt gestritten. Mit dem Ausbau will Köln dem Binnenhafen Duisburg verstärkt Konkurrenz machen. DVZ 1.9.2007 (dpa/la)

HINDELANG
Tel. +49 (0) 98 68 / 77-2700
Schnell, sicher, zuverlässig!

Vorübergehendes Fahrverbot für 74 Schweizer Güterzüge

Eisenbahnen In der Schweiz wurden 74 von 120 bisher in diesem Jahr kontrollierten Güterzügen ein vorübergehendes Fahrverbot auferlegt. Das berichtet der „Tagesanzeiger Schweiz“. Von 2011 Wagen durften 319 (16 Prozent) nicht fahren. Die Mängel sollen aber nach Angaben des Bundesamtes für Verkehr keinen direkten Einfluss auf die Sicherheit gehabt haben. Fahrverbote gab es wegen gebrochener Bremssohlen. Bei Güterwagen ging es um Luftverlust, der vor dem Einsatz festgestellt wurde, oder um fehlende Gefahrgutzettel. DVZ 1.9.2007 (sm)

Heliad beteiligt sich an der time:matters GmbH

Sameday-Logistik Die börsennotierte Private-Equity-Gesellschaft Heliad hat sich indirekt an dem Speziallogistiker time:matters GmbH, Neu-Isenburg, beteiligt. Sie erwarb 22 Prozent des Mehrheitsanteils, den Buchanan Capital Partners seit Ende vergangenen Jahres an time:matters hält. Um eine einheitliche Führung zu gewährleisten, bleibt Buchanan Capital Partners weiterhin Lead-Investor bei dem Unternehmen und verwaltet die Heliad-Beteiligung. Weiterer Aktionär von time:matters ist Lufthansa. DVZ 1.9.2007 (ma) www.time-matters.com

Iru kritisiert geplante EG-Gefahrgutrichtlinie

Gefahrgutrecht Die internationale Straßentransportunion Iru hat ihre Kritik an der geplanten EG-Gefahrgut-Rahmenrichtlinie bekräftigt. Über das Regelwerk soll das Europäische Parlament am 4. September abstimmen. Ein darin enthaltener Passus, der für bestimmte Gefahrgüter ein Verkehrsverbot schreibt, ist der Iru ein Dorn im Auge. Das Gefahrgutregelwerk ADR erlaubt den Einzelstaaten allerdings schon heute Sonderregeln. DVZ 1.9.2007 (gm) www.iru.org



IHRE SICHERHEIT IST UNSER SERVICE

Spediteur-TOP-Police • Frachtführer-Global-Police • Kfz-Versicherungen • Transportversicherungen

Lutz Assekuranz-Makler GmbH • Feringasträße 11 • D-85774 Unterföhring • Telefon (0 89) 9 92 88 32 00 • Telefax (0 89) 9 92 88 32 01

e-mail: info@lutz-assekuranz.de

Internet: www.lutz-assekuranz.de