

Alle lieben Rankings



Von Claudius Semmann, Redaktionsleitung Themenhefte

Vergleiche sind die Grundlage dafür, dass sich „Stars“ überhaupt identifizieren lassen. Die besonders leicht nachvollziehbaren Vergleiche basieren auf objektiven Kriterien: die Fußballstürmer mit den meisten Toren, die höchsten Wolkenkratzer oder die meistverkauften Bücher. Die lebenswertesten Städte, die besten Schauspieler oder die schönsten Hotels dagegen enthalten immer eine subjektive Komponente, was für jede Menge Diskussionen sorgen kann. Doch egal ob objektiv oder subjektiv: Vergleiche in Form von Rankings lieben alle. Wichtig ist aber, auf das Zustandekommen zu achten – und die Bewertungen zu deuten und einzuordnen. Manchmal geht es in einem Vergleich auch gar nicht unbedingt um den Einzelnen, sondern um ein Gesamtbild.

In der Welt der Logistik und globalen Lieferketten gibt es ebenfalls allerlei Ranglisten. Einige basieren auf objektiven Kriterien wie Umsatz, Volumen oder Stellplatzkapazität. Andere berücksichtigen auch Expertenmeinungen. In diesem Themenheft widmet sich die DVZ verschiedensten Rankings.

Inhalt

- Schiennetz** Pro-Kopf-Investitionen im Ländervergleich **SEITE 2**
- Kontraktlogistik** Lebhaftes Übernahmegeschehen **SEITE 3**
- Straßentransport** Selbst die Größten sind klein **SEITE 4**
- Stückgut** Fragmentierter Markt, aber klares Top-Trio **SEITE 5**
- Containercarrier** MSCs expansive Wachstumsstrategie **SEITEN 6/7**
- Spedition** KN dominiert in der See- und Luftfracht **SEITEN 8/9**
- Supply Chain** Die Top 25 und die wahren Meister **SEITE 10**
- Top-100-Studie** Das Standardwerk wird zur Plattform **SEITE 11**
- Globalisierung** Diese Länder sind am stärksten vernetzt **SEITE 12**
- Logistik-Performance** Singapur springt an die Spitze **SEITE 13**
- Schwellenländer** Indien rückt stärker in den Fokus **SEITE 14**
- Standorte** Die dynamischsten Logistikregionen **SEITE 15**

Impressum

Autoren dieser Ausgabe Prof. Ralph Blum, Michael Cordes, Anne-Sophie Galli, Andreas Hoenig, Robert Kümmerlen, Lutz Lauenroth, Raphael Leicht, Oliver Link, Tobias Loew, Sebastian Reimann, Wolfgang Schmidt
Verantwortlicher Redakteur Claudius Semmann (Cs)
Grafik Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (LtG.)
Kontakt semmann@dvz.de

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

Geschäftsführer Martin Weber
Verlagsleiter Oliver Detje
Anzeigenleiter Florian Böhm
 Tel.: +49 40 237 14-129
Leser- und Abonentenservice
 Tel.: +49 40 237 14-240
 Fax: +49 40 237 14-333
 leaserservice@dvz.de

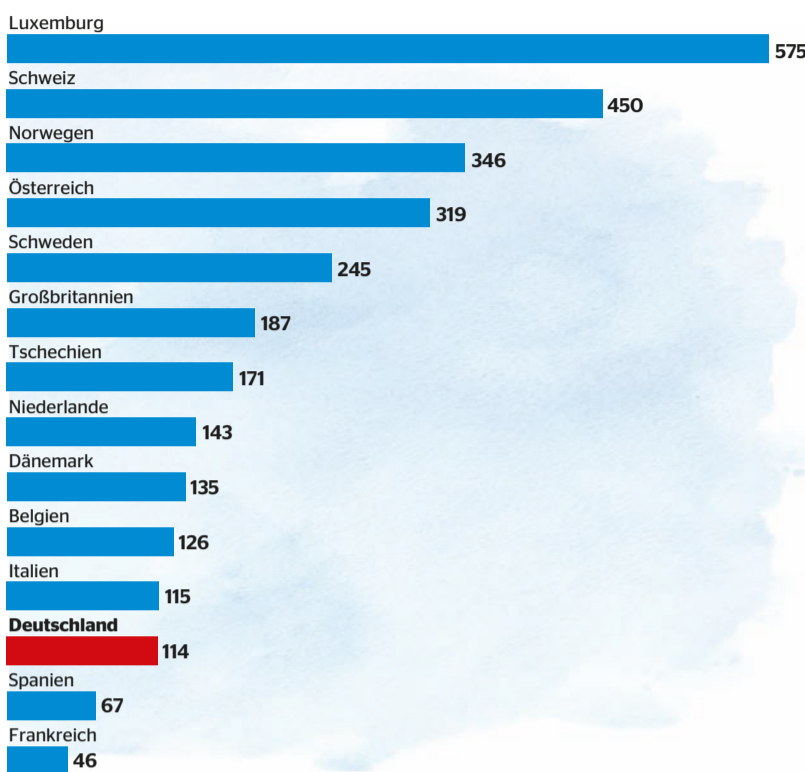
Druck Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel; Gerichtsstand ist Hamburg.

2 Schiene

STARS DER LOGISTIK
 DVZ № 37 · MITTWOCH, 13. SEPTEMBER 2023

Deutschland am Ende

Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur 2022 nach Ländern in EUR



Quelle: Allianz pro Schiene (7/2023) / Grafik: DVZ

Von Michael Cordes

Der Bericht war eine Klatsche für alle diejenigen, die in den vergangenen Jahren für das Schienennetz in Deutschland verantwortlich waren. 45 Prozent der bewerteten Brücken, Gleise, Weichen, Stellwerke und Bahnübergänge werden als mittelmäßig oder schlechter eingestuft. Fast die Hälfte aller Stellwerke fallen in die Kategorie Zustandsnote vier oder schlechter. „Vier“ bedeutet keineswegs ausreichend, sondern bereits schlecht. Diese Beurteilung stammt nicht etwa von den Nutzern, den Güterbahnen oder privaten Anbietern von Personenzügen. Zu diesem fast schon desaströsen Ergebnis kommt die DB selbst, festgehalten im Netz-zustandsbericht der DB Netz, der im März 2023 an den Aufsichtsrat ging. Einziger Lichtblick: Immerhin wird offenbar innerhalb des Unternehmens nichts mehr beschönigt.

Noch keine Wende in Sicht

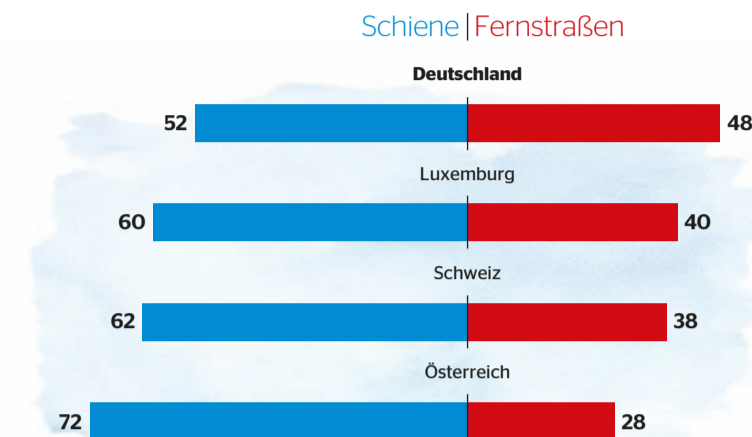
Dass die Analyse dem Schienennetz ein solch schlechtes Zeugnis ausstellt, kommt nicht von ungefähr: Jahrelang wurde zu wenig in die Schieneninfrastruktur investiert. Das war in der Vergangenheit so, daran hat sich – allen Bekenntnissen in den letzten Monaten zum Trotz – zumindest im Jahr 2022 nichts geändert. Deutschland hinkt bei den Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz im europäischen Vergleich hinterher. Zu diesem Ergebnis kommt eine Auswertung der Allianz pro Schiene vom Juli 2023 auf Grundlage von Daten unter anderem der Unternehmensberatung SCI Verkehr.

Demnach wurden hierzulande im vergangenen Jahr pro Einwohner 114 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert – ein leichter Rückgang im Vergleich zu 2021. Damals wurden 124 Euro pro Kopf ausgegeben, wobei allerdings 12 Euro davon auf eine nachgeholte Eigenkapitalerhöhung der DB aus dem Jahr 2020 entfielen (siehe Grafik rechts). Aber immerhin: Im Vergleich zu den Zeiten vor Corona ist eine Steigerung zu verzeichnen. So betragen die Pro-Kopf-Ausgaben im Jahr 2019 nur 76 Euro.

Für den Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, geben die Zahlen Anlass zu Kritik: „Während die meisten anderen europäischen Staaten weiter kräftig in die Schiene investieren, hat Deutschland 2022 etwas weniger als im

Straße in Deutschland schneidet gut ab

Verhältnis staatlicher Infrastrukturinvestitionen* in Straße und Schiene 2022, in Prozent



* Erhalt, Neu- und Ausbau auf Bundesebene; Quelle: Allianz pro Schiene (7/2023) / Grafik: DVZ

3

Milliarden Euro will der Bund 2024 zusätzlich in das Schienennetz investieren.

33.401

Kilometer Streckenlänge hat das Netz der DB: Das ist Platz eins in Europa.

Bei den Investitionen hinkt Deutschland hinterher

Deutschland belegt immerhin noch Platz drei im Ranking der global attraktivsten Logistikstandorte. Dem **Schiennetz** ist diese Position nicht zu verdanken. Das gilt in Teilen als marode, was sich auch an den Investitionen ablesen lässt.

Vorjahr für seine Schieneninfrastruktur ausgegeben und ist im europäischen Vergleich bahnpolitisch nach wie vor abgehängt.“ Laut dem Ranking mit insgesamt 14 europäischen Staaten findet sich Deutschland abgeschlagen auf Platz 12 wieder. Nur Spanien (67 Euro) und Frankreich (46 Euro) investieren weniger Geld pro Kopf. Platz eins belegt Luxemburg mit 575 Euro. Das Land investiert pro Kopf gesehen fünfmal mehr als Deutschland (siehe Grafik links oben).

Schiene überholt Straße

Auch bei dem Vergleich der Investitionen zwischen Straße und Schiene schneidet Deutschland nicht gut ab. Immerhin, das zweite Jahr in Folge investierte der Bund mehr Geld in das Schienennetz. 2022 betrug der Anteil der Schiene an den Investitionen im Bund 52 Prozent und der Anteil der Investitionen in die Fernstraßen 48 Prozent. Aber in anderen Ländern schlägt der Pegel viel deutlicher zugunsten der Bahn aus, beispielsweise in Österreich mit 72 Prozent (siehe Grafik oben rechts).

Doch Flege will nicht alles schlechtreden, im Gegenteil: „Über Jahrzehnte wurde in Deutschland der Straßenbau bevorzugt. Nun stehen wir vor einer historischen Wende. Mit Blick auf den Haushalts-

entwurf für 2024 lässt sich vorher-sagen, dass die Ampel-Regierung die Investitionen in die Schieneninfrastruktur spürbar aufstocken will.“ Das Verhältnis zwischen Schiene und Straße werde sich voraussichtlich deutlich zugunsten der Schiene verschieben, was für deutsche Verhältnisse „revolutionär und eine echte Trendwende“ sei. Für 2024 habe der Bund zugesagt, drei Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene zu investieren. Daher geht er davon aus, dass dann das Verhältnis der Investitionen Schiene zu Straße 60 zu 40 lauten wird.

Eine Pro-Kopf-Summe wie in der Schweiz, die mit 450 Euro das Vierfache ausgibt, hält er nicht für zielführend. Denn zum einen koste ein Bahnkilometer in der Schweiz aufgrund der topografischen Anforderungen deutlich mehr als in Deutschland. Zum anderen wäre Deutschland gar nicht in der Lage, so viel Geld zu verbauen. „Wir sollten anstreben, in den nächsten zwei, drei Jahren auf 150 Euro pro Kopf zu kommen. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollte dieser Wert dann deutlich überschritten sein“, sagt Flege.

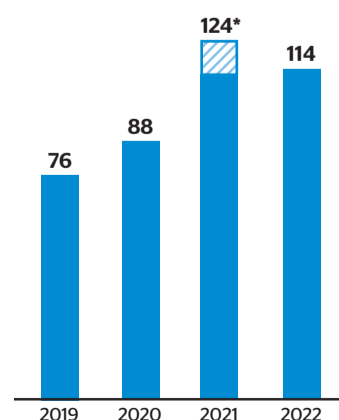
Er fordert, die Finanzierungsinstrumente bei den Investitionen in das Schienennetz zu vereinfachen. Er schlägt eine Fondslösung wie in der Schweiz vor. Dadurch könne Geld für die Infrastruktur schneller und unbürokratischer als bisher bereitgestellt werden. „Zwei Fonds könnten 189 einzelne Finanzierungsprogramme ablösen, und Mittel könnten deutlich effizienter eingesetzt werden – das wäre ein echter Fortschritt“, sagt Flege.

Deutschland in Europa führend

Aber es gibt eine andere Statistik, nach der Deutschland sehr wohl die Nummer eins in Europa ist: die Länge des Schienennetzes. Nach Angaben des europäischen Bahnverbandes CER (Zahlen jeweils für 2021) ist das Netz der DB mit 33.401 Kilometer das längste unter allen europäischen Bahnen. Mit deutlichem Abstand folgen SNCF (Frankreich) mit 27.057 Kilometer vor PKP (Polen), 18.570 Kilometer, und FS Italiene, 17.556 Kilometer. Die Schweiz (BLS und SBB, zusammen 3.685 Kilometer) und vor allem Luxemburg (CFL Group, 271 Kilometer), im Ranking der Pro-Kopf-Investitionen führend, müssen ein deutlich kleineres Schienennetz pflegen und instand halten. Das gilt es sicher auch zu berücksichtigen, wenn man sich die Ausgaben pro Kopf ansieht.

Weniger Geld für die Schiene 2022

Pro-Kopf-Investitionen in die deutsche Schieneninfrastruktur in EUR



* inkl. nachgeholte DB-Eigenkapitalerhöhung (entsprechen 12 Euro pro Kopf) aus 2020; Quelle: Allianz pro Schiene (7/2023) / Grafik: DVZ