

# DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

DSV Road will das deutsche  
Stückgutnetz ausbauen.  
Mindestens sechs neue  
Standorte plant Deutschland-  
Chef Peter Fog-Petersen in den  
kommenden drei Jahren.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 13



MITTWOCH, 4. MAI 2022 • N° 18 • 76. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE



Regelmäßige Heimfahrt:  
Das EU-Mobilitätspaket schreibt  
vor, dass Lkw im europäischen  
Verkehr mindestens alle  
acht Wochen an ihre Betriebs-  
stätte zurückkehren müssen.

## Zweifel an der Kontrollpraxis

Die regelmäßige **Rückkehr von Lkw** wird offenbar unterwegs bisher nicht überwacht

Von Frank Hütten  
und Lutz Lauenroth

Die Vorschrift, dass Lkw im europäischen Straßengüterverkehr spätestens alle acht Wochen an die Betriebsstätte zurückkehren müssen, wo sie registriert sind, war eines der heißesten Eisen im umstrittenen EU-Mobilitätspaket. Seit dem 21. Februar 2022 muss die Vorschrift angewendet werden, die ersten acht Wochen sind vorbei. Wie die Vorgabe in der Praxis kontrolliert und sanktioniert wird, ist aber unklar.

Die Rückkehrpflicht sei als „Teil der Anforderungen an die Niederlassung im Rahmen des Berufszugangs eingeführt worden“, teilt das Bundesverkehrsministerium auf Anfrage der DVZ mit und verweist auf Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Anforderungen an die Niederlassung würden grundsätzlich von den zuständigen

Landesbehörden kontrolliert. Dies geschehe in Deutschland im Rahmen von Betriebskontrollen, bestätigt das für die Kontrollen zuständige Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

„Wird festgestellt, dass Berufs- oder Markt Zugangsregelungen nicht vorliegen oder entfallen sind, ist ein Verwaltungsverfahren mit dem Ziel der Prüfung der Entziehung der Lizenz durch die jeweils zuständige Lizenzbehörde vorgesehen“, teilt das BAG mit. Gebe es „Erkenntnisse“ über Regelverstöße, würden die zuständigen Behörden des jeweiligen Niederlassungsstaates informiert. Von Unterwegskontrollen ist in beiden Antworten nicht die Rede.

Angesichts dieser Aussagen stellt sich die Frage, ob die deutschen Behörden nur die deutschen Unternehmen und die deutschen Niederlassungen ausländischer Firmen auf die Einhaltung der Rückkehrpflicht ihrer in Deutschland registrierten Fahrzeuge überprüfen und davon

ausgehen, dass andere Staaten das entsprechend handhaben - auch die EU-Staaten, die vehement gegen die Lkw-Rückkehrpflicht sind.

### Tachographenkontrolle ist möglich

Wie die Mitgliedsstaaten die Kontrollen organisieren, sei noch nicht bekannt, sagt ein EU-Beamter. Es seien aber sowohl Unterwegs- als auch Betriebskontrollen möglich. Die EU-Kommission werde in Kürze Erläuterungen dazu veröffentlichen. Zum Beispiel könnten die Daten der Tachographen genutzt werden, um zu prüfen, ob ein Lkw innerhalb der letzten acht Wochen an seiner Betriebsstätte war. „Die Tachographen können bei Unterwegskontrollen oder an der Niederlassung kontrolliert werden“, sagt der Beamte.

Er betont auch, dass die Mitgliedsstaaten durch das Mobilitätspaket verpflichtet seien, bei den Kontrollen zusammenzuarbeiten. Insbesondere müssten die zuständigen

Behörden Transportunternehmen ihres Landes kontrollieren, wenn sie von Amtskollegen aus anderen Mitgliedsstaaten dazu aufgefordert werden. Dazu müsste dann aber wohl erst einmal der Verdacht bestehen, dass ein Unternehmen die Lkw-Rückkehrpflicht missachtet hat.

Der SPD-Europaabgeordnete Ismail Ertug, der das Mobilitätspaket maßgeblich mit ausgehandelt hat, dringt auf ein Auslesen der Fahrten-schreiber unterwegs. Die deutschen Behörden müssten „dafür sorgen, dass die Rückkehrpflicht auch strafen-seitig, also bei Verkehrskontrollen et cetera, kontrolliert wird“.

Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL), hält es für zu früh, die Kontrollen als unwirksam abzustempeln. Auch dass etwa litauische Behörden litauische Unternehmen nicht gut überwachen, sei „eher eine nicht belegbare Annahme“.

MEINUNG SEITE 2

### Transportbranche erhält mehr Unterstützung

**KLIMASCHUTZ** Unternehmen sollen bis 2028 das Flottenerneuerungsprogramm nutzen, Trailer mit Hilfe des Staates kaufen und in wenigen Jahren über mehr Ladesäulen für E-Lkw verfügen. Das geht aus dem Entwurf des Klimaschutz-Sofortprogramms 2022 aus dem Bundeswirtschaftsministerium hervor. **SEITE 5**

### EP sucht Kompromiss bei CO<sub>2</sub>-Handel

**STRASSE** Noch gibt es viele unterschiedliche Meinungen in den Fraktionen. Einige Branchenverbände sind für das neue Emissionshandels-system, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt werden. **SEITE 6**

### Amazons neuer Fokus: Effizienz statt Expansion

**QUARTALSBILANZ** Vor einem Jahr trumpfte Amazon noch als großer Gewinner des E-Commerce-Booms in der Pandemie auf und schrieb Rekordgewinne. Doch nun wendet sich das Blatt - und der Internetkonzern reagiert bereits. **SEITEN 8/9**

### Flexibel auf knappe Flächen reagieren

**EVENT** Die Ramp-One-Logistikimmobilienveranstaltung zeigte Wege, um gerade in citynahen Lagen ausreichend Raum zu schaffen. **SEITE 15**

### Mit viel Herzblut bei der Sache

**MENSCHEN** Die 19-jährige Jolina Ferreira absolviert eine Ausbildung bei VTG und wünscht sich, dass Gehörlose die gleichen Chancen auf dem Arbeitsmarkt bekommen wie Hörende. **SEITE 16**

### Alternative Kraftstoffe: Bereit zum Abflug

**NACHHALTIGKEIT** Um die Klimaziele zu erreichen, ist die Transportbranche auf nachhaltig hergestellte Kraftstoffe angewiesen. Gerade in der Luftfahrt gibt es noch Nachholbedarf. Nun soll die Produktion von Sustainable Aviation Fuel hochgefahren werden. Wie das gelingen soll - und noch vieles mehr: **THEMENHEFT**

## Hapag-Lloyd hebt Jahresprognose an

Carrier verdreifacht operativen Gewinn

**SCHIFFFAHRT** Hapag-Lloyd plant, in den kommenden Jahren jährlich mehrere Milliarden Euro zu investieren, so Finanzvorstand Mark Frese gegenüber der DVZ. Die aktuelle Höhe der Raten hält der Manager für problematisch, sollten sie sich auf Dauer auf dem derzeitigen Niveau bewegen.

Der Carrier hebt derweil seine Jahresprognose an und erwartet ein EBIT von 11,7 bis 13,6 Milliarden Euro. Bislang lag die Spanne bei 8,9 bis 10,7 Milliarden Euro. Im ersten Quartal erzielte das Unternehmen

einen operativen Gewinn von 4,3 Milliarden Euro, mehr als dreimal so viel wie im Vorjahreszeitraum.

Unterdessen hat die EU-Kommission den im Herbst 2021 angekündigten Einstieg von Hapag-Lloyd ins Terminalgeschäft am Jade-Weser-Port genehmigt. Hapag-Lloyd übernimmt 30 Prozent der Anteile des Container Terminals Wilhelmshaven sowie 50 Prozent des Rail Terminals Wilhelmshaven. Die verbleibenden Anteile hält nach wie vor Eurogate. (ol)

INTERVIEW SEITE 3

## Transportkonjunktur verliert an Schwung

BAG-Mittelfristprognose: Halbiertes Wachstum

**GÜTERVERKEHR** Die Gütertransportleistung wird 2022 um 2,1 Prozent wachsen und damit nur halb so stark wie 2021. Das Gütertransportaufkommen soll hingegen um 1,4 Prozent zunehmen und damit leicht mehr als 2021. Das prognostiziert das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in seiner jüngsten Mittelfristprognose Winter 2021/2022.

Das geringere Wachstum 2022 im Vergleich zum Vorjahr erklärt das Bundesamt mit dem Aufholprozess nach der Corona-Krise.

So stieg laut BAG im Jahresvergleich 2020/2021 die Transportleistung um 4,4 Prozent. Zu dem starken Wachstum trug vor allem die Luftfracht mit einem Plus von 17 Prozent bei. Der Eisenbahnverkehr legte um 8,4 Prozent zu, der Kombinierte Verkehr wuchs um 6,7 Prozent.

Das BAG betont, dass die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine noch nicht berücksichtigt werden konnten. Die Wachstumszahlen für die Jahre 2023 bis 2025 müssten dann angepasst werden. (sl)

FOTOS: PICTURE ALLIANCE/INURPHOTO; SAGMALSPAGHETTI/FOTODESIGN



Lkw-Rückkehrpflicht

**Europäische Vorschrift ist auch europaweit zu kontrollieren**



Von Lutz Lauenroth

Sie gilt als eine der wichtigen Änderungen des Mobilitätspakets - zumindest aus Sicht der nord-/westeuropäischen Staaten: die Rückkehrpflicht von Lkw alle acht Wochen an ihre Betriebsstätte. Sie soll Geschäftsmodelle erschweren, bei denen Lkw in einem kostengünstigen Staat angemeldet sind, aber nahezu ausschließlich in anderen Ländern - und nicht im Heimatmarkt - fahren.

Nun sollen aber die Staaten die neue Vorschrift kontrollieren und sanktionieren, in denen die jeweilige Betriebsstätte der die Lkw einsetzenden Unternehmen liegt. Das passt nicht zusammen. Denn welches Interesse haben gerade

die südosteuropäischen Länder, eine Regelung konsequent zu kontrollieren und zu bestrafen, die sie selbst überhaupt nicht wollten und gegen die sie sogar klagen? Sie würden gegen die Interessen ihrer eigenen Unternehmen handeln, die gerade mit europäischen Verkehren ihr Geld verdienen.

Doch es ist eine europäische Regelung. Und die sollte in ganz Europa überwacht und Verstöße auch dort sanktioniert werden, wo sie festgestellt werden. Nur eine Mitteilung an den jeweiligen Niederlassungsstaat reicht hier nicht aus. Das Beispiel Frankreich mit seinen Kontrollen, der Keine-Toleranz-Politik und den saftigen Strafen zeigt seit Jahren bei vielen ausländischen Fahrern und Unternehmen seine Wirkung.

Ihre Meinung zum Kommentar [lauenroth@dvz.de](mailto:lauenroth@dvz.de)

Kapazität des Schienennetzes

**Zuverlässiger Bahnbetrieb nur mit Flexibilität und Kooperation**



Von Timon Heinrich

Die Industrie beklagt die Unpünktlichkeit des Bahnverkehrs. Grund sei die intensive Bautätigkeit. Die Gründe sind aber vielschichtig.

Cargo: Hunderte von Güterbahnen wollen Züge fahren, aber oft sind diese Züge nicht ausgelastet. Hier könnte Kooperation Kapazität freimachen.

ICE: Große Geschwindigkeitsunterschiede mindern die Leistungsfähigkeit des Netzes, weil Züge zur Überholung angehalten und wieder angefahren werden müssen. Abstriche beim Tempo könnten das Problem mildern.

Regio: Strikte Takte im Personenverkehr erschweren die Nutzung von Strecken durch den Güterverkehr. Schon geringe Abweichungen vom Takt könnten Kapazität für Züge freimachen.

Netz: Zugunsten schnellen Bauens werden Streckenabschnitte oft komplett gesperrt. Durch Vorbeiführung von Zügen auf dem Gegengleis könnte ein Großteil des Verkehrs aufrechterhalten werden. Das verursacht aber Mehrkosten für Bauweiche.

Wenn alle Seiten weiterhin Selbstoptimierung betreiben und niemand Abstriche macht, wird sich die Qualität nicht verbessern. Deswegen müssen alle Beteiligten mehr Flexibilität zeigen.

POLITIK SEITE 5

Ihre Meinung zum Kommentar [heinrici@dvz.de](mailto:heinrici@dvz.de)

Meistgeklickt

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

**SEE**  
**Hafenoperateure fordern EU-Notfallpläne wegen Schiffsstaus**  
 Wenn die vielen vor Shanghai im Stau festhängenden Schiffe massenweise nach Europa weiterfahren, werden die Häfen hier Probleme bekommen.

**VIDEO**  
**Truck Insider: Die Nachwuchsfahrerin und ihr Edeltruck**  
 Für Sarah Funke, Tochter des Speditors Gerd Funke aus Visbek, war Lkw-Fahrerin erst auf den zweiten Blick ihr Traumberuf.

**LAND**  
**Waberer's übernimmt Kühllogistiker**  
 Nachdem das Unternehmen zuletzt ein Millionen-Plus erzielte, wird es nun auf dem Transaktionsmarkt aktiv und kauft in Ostungarn zu.  
[www.facebook.com/DVZLogistik](https://www.facebook.com/DVZLogistik)

Welthandel

**Die Globalisierung ist längst auf dem Rückzug**

Der **Boom in See- und Luftfracht** verstellt den Blick auf einen gegenläufigen Trend, der bereits seit 14 Jahren anhält. Nun droht der Krieg in der Ukraine ihn noch weiter zu beschleunigen.



Von Oliver Link

Larry Fink hat vor kurzem die Globalisierung für beendet erklärt. Vor ihm tat sich im Mai 2020 die Weltbank-Chefökonomin Carmen Reinhart mit demselben Befund hervor. Hielt sie Corona, das wenige Wochen zuvor von einer Endemie zur Pandemie geworden war, für die Ursache, machte der Gründer und CEO des nach Einlagen größten Vermögensverwalters der Welt, Blackrock, den Ukraine-Krieg für den Niedergang verantwortlich.

Tatsächlich sind aber die Pandemie und der Ukraine-Krieg lediglich die Beschleuniger einer bereits vorher begonnenen Entwicklung.

**Finanzkrise als Wendepunkt**

Im Jahr 2008 lag der Anteil sämtlicher Im- und Exporte von Gütern und Dienstleistungen am globalen Bruttoinlandsprodukt nach Angaben der Weltbank noch bei 61 Prozent. Den jüngsten verfügbaren Zahlen für das Jahr 2020 zufolge ist dieser Wert inzwischen um 9,4 Prozentpunkte gesunken. Nicht viel besser sieht es für den weltweiten Güterhandel aus, also den Ausschnitt des internationalen Handels, der für die Unternehmen der See- und Luftfracht relevant ist. Laut Weltbank lag der Anteil der weltweit gehandelten physischen Waren im Finanzkrise-Jahr 2008 bei noch 51,1 Prozent; in den zwölf darauffolgenden Jahren gab der Wert bis Ende 2020 um 9,1 Prozentpunkte nach.

Die zunehmende Regionalisierung des Güterhandels liegt maßgeblich daran, dass Ent-

wicklungs- und Schwellenländer wohlhabender geworden sind. Die Unternehmen stellen sich immer mehr darauf ein, dass eine wachsende Mittelschicht in den Produktionsländern, wie etwa in Fernost, die Güter selbst nachfragt. Die Produktion wächst zwar, doch der davon exportierte Anteil geht immer mehr zurück. Laut Untersuchung von McKinsey ist der Exportanteil der für den Westen produzierenden Schwellenländer zwischen 2007 und 2017 von 28,1 auf 22,5 Prozent gesunken.

Die seit rund zwei Jahren anhaltende starke Nachfrage in der See- und Luftfracht erweist sich als Strohfeuer.

Die seit rund zwei Jahren anhaltende starke Nachfrage in der See- und Luftfracht erweist sich daher als Strohfeuer. Es wurde dadurch entzündet, dass die Menschen während der Pandemie kaum noch Geld für Dienstleistungen ausgeben konnten und stattdessen verstärkt physische Waren kauften. Weiter angefacht wurde es durch eine zum Teil massive finanzielle Verstärkung der Kaufkraft durch staatliche Corona-Hilfsleistungen.

Noch nie zuvor hat ein Staat in so kurzer Zeit mehr Geld in den heimischen Markt gepumpt als die USA in den Jahren 2020 und 2021. Insgesamt 5.000 Milliarden US-Dollar, deutlich mehr als die Wirtschaftsleistung der Bundesrepublik im Jahr 2021, wurden im Rahmen verschiedener Programme ausgezahlt; der Großteil ging direkt an die Bürger (1.800 Milli-

arden Dollar) und Unternehmen (1.700 Milliarden Dollar). Der Geldregen führte dort zu einem Kaufrausch und einem Exportboom in China, knappen Transportkapazitäten und historisch hohen Raten.

An dem übergeordneten Trend ändert dieser Sondereffekt allerdings wenig. Vor allem die global operierenden Containerreedereien müssen sich, so schwer vorstellbar es derzeit erscheinen mag, auf einen immer weiter zurückgehenden grenzüberschreitenden Güterhandel einstellen.

Der Ukraine-Krieg wird, je länger er andauert, diese Entwicklung beschleunigen, wenn nicht sogar unumkehrbar machen. Denn die unbestreitbaren betriebswirtschaftlichen Vorteile einer globalen Produktionsweise können nur bei gleichzeitiger globaler politischer und wirtschaftlicher Stabilität zur Geltung kommen. Seit Ende des Zweiten Weltkrieges war diese weitgehend gegeben, und der Aufstieg des Welthandels war möglich. Das hat sich nun geändert.

Der geografisch begrenzte Ukraine-Krieg selbst ist nicht wirkmächtig genug, um diese politische Instabilität herzustellen. Die globalen Sanktionen gegen Russland hingegen sind es. Sie führen zu einer globalen Blockbildung aus derzeit 37 Ländern mit 55 Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts, die die Strafmaßnahmen gegen Russland unterstützen, auf der einen sowie Russland und China auf der anderen Seite. Dabei ist es nicht einmal von Bedeutung, wie sich China verhalten wird. Denn beim weiteren Rückzug der Globalisierung geht es längst nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um die Frage des „Wie schnell“.

Ihre Meinung zum Leitartikel [link@dvz.de](mailto:link@dvz.de)

Leserbrief

**Frachtenbörsen sind sicher**

[www.dvz.de](https://www.dvz.de), Risiken kleinhalten ist im Sinne aller Beteiligten

In dem Artikel wurde als „Expertentipp“ vor Frachtenbörsen gewarnt, weil es dort angeblich vor Fake-Firmen nur so wimmelte. Das ist ein Vorwurf, den ich so - zumindest für Timocom - nicht stehen lassen möchte. Seit 25 Jahren sorgen wir dafür, dass unserem Netzwerk nur geprüfte Unternehmen beitreten können, und sperren Unternehmen sofort, wenn sie auffällig werden. Dafür haben wir eigene Sicherheitsabteilungen an unseren Standorten, die zusätzlich 24/7 von einem selbst entwickelten Fraud Detection System unterstützt werden.

Dieses scannt unsere Plattform und stößt bei Auffälligkeiten automatisiert einen Prüfprozess an. Straßengütertransport in Europa ist ohne Frachtenbörsen gar nicht mehr denkbar. Kurzfristige Bedarfe zu decken, ist gerade in volatilen Zeiten Hauptaufgabe eines Disponenten, und das passiert auf unserer Plattform täglich bis zu 1 Million Mal.  
**Gunnar Gburek, Timocom**

Auch Sie wollen Ihre Meinung äußern? Dann schicken Sie eine Mail an [leserbrief@dvz.de](mailto:leserbrief@dvz.de)

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.

Von Oliver Link und  
 Sebastian Reimann

**DVZ:** Herr Frese, die Profite der Linienreedereien sind so hoch wie nie. Hapag-Lloyd etwa hat 2021 den Gewinn gegenüber dem Vorjahr glatt verzehnfacht auf rund 9 Milliarden Euro. Wie verändert das Ihren Job?

**Mark Frese:** Solche Zahlen tragen völlig neue Fragen an uns heran. Anders als in Zeiten, in denen das Geld knapp war, müssen wir jetzt dafür sorgen, dass es bestmöglich eingesetzt und investiert wird.

**Die naheliegenden Dinge haben Sie getan: Hapag-Lloyd hat keine Nettoverschuldung mehr. Ende 2020 stand sie noch bei 4,5 Milliarden Euro. Zudem haben Sie Bestellungen über 22 Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 400.000 TEU finanziert. Was haben Sie mit all dem restlichen Geld vor?**

Zum einen haben wir vorgeschlagen, eine ordentliche Dividende zu zahlen. In den vergangenen Dekaden waren wir dazu nur sehr eingeschränkt in der Lage. Zum anderen werden wir unsere Mittel nutzen und investieren, wir sind schließlich keine Bank und haben natürlich kein Interesse daran, auf Liquidität zu sitzen.

**Wie hoch ist das Investitionsvolumen?**

Wir werden in den nächsten Jahren jährlich mehrere Milliarden in unsere Zukunft investieren.

**Wie verändern diese hohen Gewinne der vergangenen zwei Jahre die Containerschifffahrt?**

Das ist noch nicht ganz abzusehen, doch klar ist, dass wir uns in einer Phase befinden, in der Investitionen branchenweit möglich werden, die früher so nicht denkbar waren.

**Die Raten sind seit längerem sehr hoch. Welche Effekte hat diese Entwicklung auf die Containerschifffahrt?**

Wenn sich die Raten auf Dauer auf diesem Niveau bewegen sollten, wäre das mit Sicherheit für die Branche nicht gesund, weil Verlagerer dann anfangen würden, nach Alternativen Ausschau zu halten. Das Containerschiff war immer das effizienteste Transportmittel, und das sollte es auch bleiben.

**Die hohen Gewinne der Reedereien sorgen bei anderen Marktteilnehmern für Unmut. Wie bewerten Sie das?**

Die Reedereien haben über lange Jahre hinweg ihre Kapitalkosten nicht verdient und konnten ihren Aktionären keine Renditen zahlen. Was wir jetzt erleben, ist sicherlich eine Sondersituation, doch sie ist marktgetrieben. Es ist mir wichtig, das zu betonen.

**Es gibt viele, die das anders sehen. Die OECD etwa ist der Ansicht, die große Marktmacht der Reedereien führe zu einem Mangel an Wettbewerb.**

Der Wettbewerb ist, ganz im Gegenteil, äußerst hart. Das gilt auch innerhalb der Schifffahrtsallianzen, die operativer und nicht kommerzieller Natur sind. Die hohen Raten sind das Ergebnis starker Nachfrage.

**Die Wettbewerbsbehörden in den USA haben dennoch eine härtere Gangart gegenüber den global operierenden Reedereien eingelegt, und Untersuchungsausschüsse des US-Kongresses wollen von Carriern wissen, warum ihre Erlöse ungleich viel stärker steigen als die operativen Kosten. Wie bewerten Sie es, dass sich die Stimmung gegenüber den Reedern so sehr verschlechtert?**



## „Hohe Raten auf Dauer nicht gesund“

Hapag-Lloyd-Finanzvorstand **Mark Frese** über den schlechten Ruf der Containerreedereien, sehr hohe Gewinne und sehr niedrige Steuern

Ich finde es bei den aktuell zu beobachtenden Marktentwicklungen vollkommen plausibel und nachvollziehbar, dass es diese Untersuchungen gibt. Wann, wenn nicht jetzt, sollten Wettbewerbsbehörden aktiv werden? Selbstverständlich unterstützen wir diese Untersuchungen bestmöglich.

**Hapag-Lloyd hat 2021 gerade mal rund 0,6 Prozent Steuern gezahlt. Ist das gerecht in einem Land, in dem der Unternehmenssteuersatz bei 30 Prozent liegt?**

Dazu kann ich nur sagen: Als Containerreederei unterliegen wir dem Regime der Tonnagesteuer und halten uns exakt an unsere Verpflichtungen. Da die Tonnagesteuer an der Ladungskapazität und nicht an den Erträgen anknüpft, mussten wir übrigens auch jahrelang trotz geringer Einnahmen vergleichsweise hohe Steuern zahlen.

**Guter Punkt, auch das erscheint schwer vertretbar. Doch lässt**

**sich vermitteln, dass sich Containerreedereien in Zeiten sehr hoher Erträge nicht stärker an der Finanzierung des Gemeinwesens beteiligen?**

Die Tonnagesteuer ist politisch gewollt und wurde schließlich aus einem bestimmten Grund etabliert. Ich möchte zudem gern darauf hinweisen, dass die Stadt Hamburg erhebliche Mittel über die Dividendenausschüttung von Hapag-Lloyd erhält. Ich denke auch, dass der schlechte Ruf der Reedereien in der Öffentlichkeit auf einer etwas verzerrten Wahrnehmung beruht. Bei unseren wirklich guten Kunden verhält es sich anders. Denn sie wissen, dass nicht sehr viele bei uns angerufen haben in den Jahren, in denen es uns finanziell nicht gut ging, und gesagt haben: Darf ich bitte ein bisschen mehr zahlen? Alle in der Branche wissen, dass die hohen Raten marktgetrieben zustande kommen. Es gab Zeiten, in denen die Container wegen großer Überkapazitäten fast umsonst um die Welt transportiert wurden.

0,6

Prozent beträgt der Steuersatz, den Hapag-Lloyd 2021 entrichtete.

### Mark Frese

Der Manager wurde im November 2019 in den Vorstand von Hapag-Lloyd berufen und trat zum 1. März 2020 als Nachfolger von Nicolas Burr die Position des Finanzchefs bei der Linienreederei an. Zum 1. Mai des laufenden Jahres wurde er zusätzlich zum sogenannten Chief Procurement Officer. Bevor Frese zu Hapag-Lloyd kam, war er Finanzvorstand der Ceconomy AG, die den sogenannten Consumer Electronics- und Digitalbereich der Metro-Gruppe mit den Ketten Media Markt und Saturn betreibt.

ANZEIGE

Erwartet, dass es mit Beginn des zweiten Halbjahres zu einer gewissen Normalisierung der Lieferketten kommen wird: Mark Frese.

**Sehr niedrige Transportpreise haben die Globalisierung in den vergangenen 30 Jahren angetrieben. Glauben Sie, diese Entwicklung ist nun gefährdet?**

Ich denke eher nicht, dass sich diese Frage maßgeblich über den Transportpreis entscheidet. Die aktuelle Situation hat immerhin dazu geführt, dass die Schifffahrt nicht länger als Commodity betrachtet wird. Es ist ja auch nicht nachvollziehbar, dass der Preis für den Transport von Gütern rund um die Welt zu vernachlässigen sein soll. Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, dass für eine gute Dienstleistung angemessen bezahlt wird.

**Die Lieferketten sind seit Monaten stark angespannt. Befürchten Sie, dass sich die Lage durch die Null-Covid-Strategie der chinesischen Regierung und dem Krieg in der Ukraine verschlimmern wird?**

Wir haben, so wie alle anderen auch, erwartet, dass sich die Lieferketten früher normalisieren. Das hat sich aus den von Ihnen genannten Gründen so nicht bewahrheitet. Wir rechnen aktuell damit, dass es mit Beginn des zweiten Halbjahres zu einer angehenden Normalisierung kommen wird. Das wird nicht abrupt geschehen; es wird eine gewisse Zeit brauchen, bis sich die Nachfrage wieder auf ein angemesseneres Niveau zubeugen wird.

**Also bleibt es erst einmal bei den hohen Ergebnissen der Branche.**

Für das erste Halbjahr erwarte ich weiterhin außerordentlich starke Ergebnisse, im zweiten Halbjahr werden die Zahlen etwas zurückgehen.

**Vor knapp zehn Jahren sagte der damalige Bürgermeister von Hamburg, Olaf Scholz, die Anteile der Stadt an Hapag-Lloyd sollten „in einem überschaubaren Zeitraum“ verkauft werden, und fügte den Satz an „Wir wollen unser Geld zurück“. Ist der jetzige Bürgermeister mal auf Sie zugekommen?**

Nun ist die Frage, was Bundeskanzler Scholz für einen überschaubaren Zeitraum hält. Ich gehe davon aus, dass mit der für das Jahr 2021 vorgeschlagenen Dividende die Stadt ihr Geld zurückerhält. Fest steht zudem: Bei uns hat sich in dieser Sache bislang niemand gemeldet. Wir empfangen von unseren Großaktionären im Übrigen auch eher gegenteilige Signale. Die wissen, dass ihr Geld zurzeit bei uns sehr gut aufgehoben ist.

FOTO: THIES RAETZKE

Konjunktur

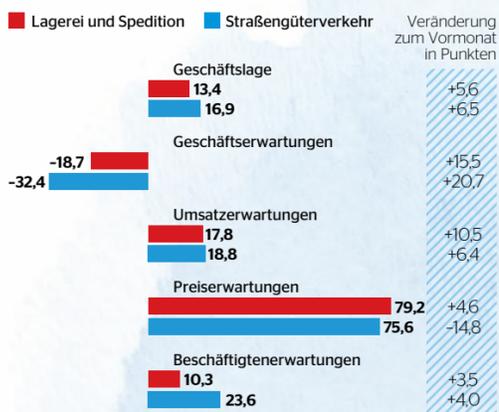
# KNAPP- UND VIEL TEURER

Viele Vorleistungsgüter bleiben Mangelware. Die steigenden Beschaffungs- und Frachtkosten schlagen auf die Verbraucherpreise durch. Damit dürfte der Privatkonsum vorerst kein Wachstumsfaktor mehr sein.



## Gute Lage überwiegt

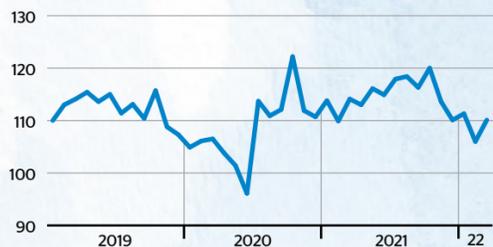
Einschätzungen von Unternehmen aus der Logistik im April, Saldowerte\*



\* Differenz der Prozentanteile der Antworten „gut/schlecht“ bzw. „günstiger/ungünstiger“; Quelle: Ifo Institut / Grafik: DVZ

## Nordrange-Index stabilisiert sich

Containerumschlag wichtiger europäischer Häfen\*, 2015 = 100



\* Le Havre, Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven, Hamburg; März 2022: Schnellschätzung; Quelle: RWI/ISL / Grafik: DVZ

Der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland gibt, ist im März gegenüber dem Vormonat zwar deutlich gestiegen. Die Schwäche, die Ende des vergangenen Jahres einsetzte, setzt sich aber weiter fort.

## BIP im 1. Quartal 2022 zum Vorquartal

0,2

PROZENT betrug der Anstieg des deutschen BIP im ersten Jahresviertel - Ende 2021 war es um 0,3 Prozent gesunken. Die Wirtschaftsleistung lag im ersten Quartal 0,9 Prozent unter Vorkrisenniveau (4. Quartal 2019).

Nach dem Schock und der großen Verunsicherung durch den Ukraine-Krieg hat sich das Geschäftsklima in der deutschen Logistikbranche nach dem Einbruch im März wieder etwas stabilisiert. Die Unternehmen sehen offenbar etwas klarer, sind weniger pessimistisch, und die Geschäftslage hat sich wieder verbessert, wie die April-Umfragen des Ifo Instituts ergeben haben. Das Geschäftsklima, das sich aus den Saldowerten zur Lage und den Erwartungen ergibt, verbesserte sich im Straßengüterverkehr um 15 Punkte auf minus 9 Zähler. Noch etwas weniger negativ ist die Stimmung im Sektor Lagerei und Spedition. Hier stieg der Indikator von minus 14 Punkten im März auf minus 3 Zähler.

Der Ukraine-Krieg, die Corona-Probleme in China sowie der Mangel an Vorprodukten wie Chips und Rohstoffen bleiben große Risikofaktoren, auch für die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen. Hinzu kommt, dass sich der Kostendruck in der deutschen Industrie im April den Rekordhöhen vom vergangenen Jahr nähert. Das wiederum führte im April zu einer nie dagewesenen Verteuerung der Verkaufspreise, wie aus den Umfragen für den Einkaufsmanagerindex hervorgeht.

Teurer bleiben dürfte vorerst die Neubeschaffung von Europaletten. Denn die Preise für Palettenholz gehen weiter durch die Decke: Der Preisindex Massivholz für Holzpaletten lag im April 102 Prozent über Vorjahresniveau. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2020 liegt er sogar 223 Prozent höher.

## Handel wächst nur durch Teuerungsrate

Die Inflationsrate in Deutschland hat im April 7,4 Prozent erreicht, nach 7,3 Prozent im März. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Daten weiter mitteilt, sind die Verbraucherpreise gegenüber März um 0,8 Prozent gestiegen. Die hohe Inflation und der Ukraine-Krieg haben sich bereits im März auf den Konsum ausgewirkt. Gegenüber dem Vormonat sanken die Erlöse real um 0,1 Prozent, wie Destatis am Montag mitteilte. Gegenüber März 2021 fielen die Umsätze um 2,7 Prozent. Nur nominal, also inklusive der Preissteigerungen, legten die Umsätze deutlich zu. Der Internet- und Versandhandel verbuchte den Statistikern zufolge im März gegenüber dem Vormonat ein reales Umsatzminus von 7,7 Prozent und hat auch im Vergleich zum Vorjahresmonat deutlich an Umsatz eingebüßt (minus 16,9 Prozent). Die Brems Spuren im E-Commerce zeigen sich bereits in den Quartalszahlen des Onlineriesen Amazon (Seiten 8/9).

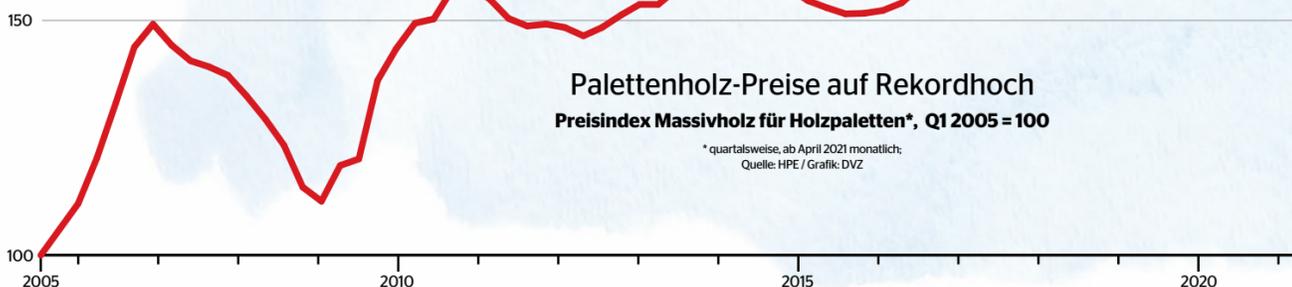
Auch die Indikatoren für die Verbraucherlaune verheißen nichts Gutes. Die Stimmung hat sich dem Handelsverband Deutschland (HDE) und den GfK-Marktforschern zufolge weiter eingetrübt. Beide Barometer haben inzwischen ein Allzeit-Tief erreicht.

www.dvz.de/daten-center

## Palettenholz-Preise auf Rekordhoch

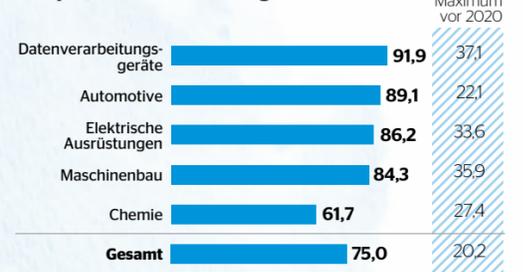
Preisindex Massivholz für Holzpaletten\*, Q1 2005 = 100

\* quartalsweise, ab April 2021 monatlich; Quelle: HPE / Grafik: DVZ



## Hersteller kämpfen mit Engpässen

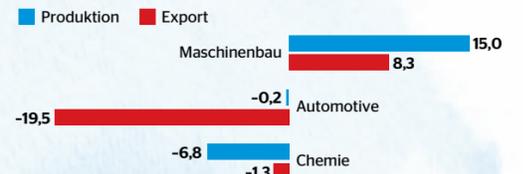
Materialmangel in ausgewählten Industriebranchen im April, Anteil der Nennungen in Prozent



Quelle: Ifo Institut / Grafik: DVZ

## Skepsis in der Auto- und Chemieindustrie

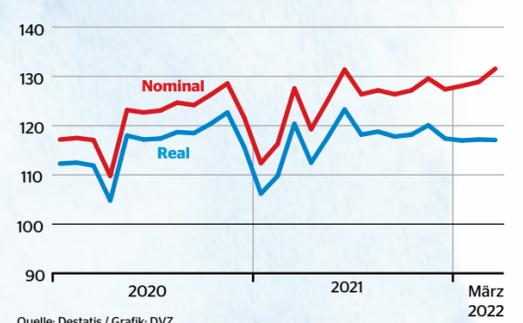
Erwartungen der deutschen Schlüsselbranchen im April, Saldowerte\*



\* nächste 3 Monate; Antwortsalden „zunehmend/abnehmend“; Quelle: Ifo Institut / Grafik: DVZ

## Preise für Konsumenten steigen

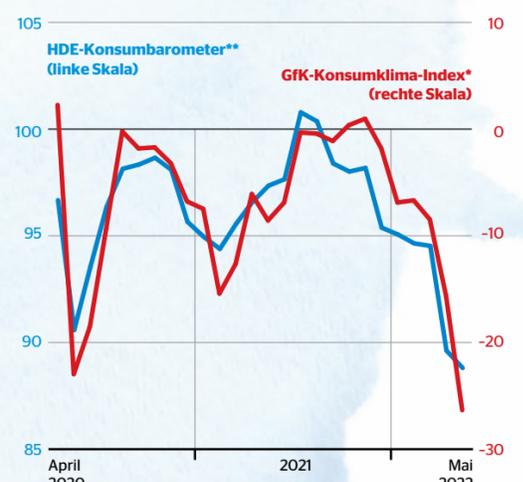
Umsatz des Einzelhandels, kalender- und saisonbereinigt, 2015 = 100



Quelle: Destatis / Grafik: DVZ

## Konsumklima fällt unter Corona-Tiefstand

Indikatoren zur Verbraucherstimmung in Deutschland



\* Mai: Prognose; \*\* Blick auf die kommenden drei Monate, Januar 2017 = 100; Quelle: GfK, HDE / Grafik: DVZ

# Lkw-Tauschprämie bis 2028

Klimaschutz-Sofortprogramm 2022: Regierung verspricht mehr Unterstützung

Von Susanne Landwehr

Das Bundesverkehrsministerium will die Förderung für schadstoffarme Nutzfahrzeuge bis 2028 verlängern, intelligente Trailertechnologien verstärkt fördern und bis 2025 ein Ladenetz für E-Lkw sicherstellen. Das geht aus einem Entwurf des Klimaschutz-Sofortprogramms 2022 hervor, der der DVZ vorliegt. Federführend ist das Bundeswirtschaftsministerium, die anderen Ministerien lieferten zu und sind für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig. Das Bundeskabinett will das 99-seitige Papier Anfang Juli verabschieden.

„Im Verkehrssektor sind in den vergangenen Jahrzehnten keine ausreichenden strukturellen Veränderungen für eine nachhaltige Minderung der Treibhausgasemissionen erreicht worden“, heißt es im Sofortprogramm. Eine zentrale Voraussetzung, um das im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegte Sektorziel 2030 zu erreichen, sei die erhebliche Erhöhung des Anteils der elektrischen Fahrleistungen im Straßenverkehr, was einen entsprechenden Bestand an Elektrofahrzeugen erfordere.

Das Programm umfasst eine Fülle von Maßnahmen in den Sektoren Industrie, Gebäude, Energiewirtschaft, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Verkehr. Denn bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 65 Prozent auf 438 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sinken. Für den Verkehrssektor bedeutet das, dass er 2030 nur noch 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausstoßen darf. Im vergangenen Jahr waren es 148 Millionen Tonnen.

## Kaufanreize und Förderung

Im Kapitel Verkehr sind 19 Maßnahmen aufgeführt. Es geht beispielsweise um steuerliche Anreize für Elektro-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Förderprogramme, Kaufanreize und Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung.

Eine für die Transportbranche besonders wichtige Maßnahme ist die weitere Anschaffungsförderung für schwere Nutzfahrzeuge mit klimaschonenden Antrieben. Die bestehende Förderrichtlinie soll Ende 2024 auslaufen. Im Klimaschutz-Sofortprogramm heißt es nun: „Marktreife und erhöhte Stückzahlen im Segment der aus Klimasicht besonders relevanten schweren Lkw (40-Tonner und Sattelzugmaschinen) sowie zugehörige Tank- und Ladeinfrastrukturen werden erst ab Mitte der 20er Jahre erwartet. Aus



Zu Gast in Berlin: Daimler Truck zeigt einen Brennstoffzellen-Lkw und wirbt für den Aufbau von Wasserstoff-Tankinfrastruktur.

FOTO: DAMLER

85

Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> darf der Verkehrssektor im Jahr 2030 nur noch ausstoßen.

Quelle: Bundesregierung

diesem Grund wird das Förderprogramm verstärkt und bis Ende 2028 verlängert.“

Ebenso bedeutend ist der Paus zur Förderung von effizienten Trailern. Im Rahmen des Flottenerneuerungsprogramms für schwere Nutzfahrzeuge will das Bundesverkehrsministerium die Anschaffung intelligenter Trailertechnologien und auch CO<sub>2</sub>-senkende Zusatzausstattungen eines neuen Nutzfahrzeugs bezuschussen. Bei den Trailern würden dann beispielsweise die Anschaffung von Technologien zur Reifendruckmessung, Leerlaufbegrenzer zur Kraftstoffeinsparung und vorausschauende Tempomaten finanziell unterstützt.

Beim Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge verspricht das Sofortprogramm ein Grundnetz für E-Lkw mit 300 Standorten entlang der Autobahnen und ein Tanknetz für Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Lkw mit bis zu 150 Standorten. Summen für die Finanzierung der Maßnahmen sind allerdings nicht explizit genannt.

Bei der Schiene will die Bundesregierung die Finanzierungslinie bis spätestens 2027 auf 3 Milliarden Euro erhöhen. Um den Schienengüterverkehr zu stärken und seinen

Anteil am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent anzuheben, will sie die Trassenpreisförderung mit jährlich 350 Millionen Euro aufrechterhalten. Laut Sofortprogramm sollen mehr Mittel in die Digitalisierung wie das europäische Zugsicherungssystem ETCS gesteckt werden. Geplant ist ein 4,7-Milliarden-Euro-Starterpaket für den Ausbau des transeuropäischen Korridors „Skandinavien-Mittelmeer“.

## Mehr Mittel für KV-Terminals

Um Gütertransporte von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern, will die Regierung den Ausbau von Terminals des Kombinierten Verkehrs fördern. Mit der angekündigten Novelle der Richtlinie im Herbst 2022 sollen auch Digitalisierung und Automatisierung sowie Investitionen in den Ersatz von Terminals oder Umschlaganlagenteilen förderfähig sein. Darüber hinaus will die Regierung Programme vorlegen, um erneuerbare Kraftstoffe in der Luft- und Schifffahrt einsetzen zu können. Außerdem will sie eine Plattform „Klimaschutz in der Mobilität“ ins Leben rufen, die an die Arbeit der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ aus der vergangenen Legislaturperiode anknüpft.

## Förderungen

Das Bundesamt für Güterverkehr fördert mit dem Programm „Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte 3.0“ Unternehmen beim Kauf von sauberen Lkw. So können sie Fahrzeuge der Euroklassen O bis V und EEV gegen Lkw der Euroklasse VI eintauschen. Voraussetzung ist, dass diese über einen Abbiegeassistenten verfügen und bestimmte CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

# Habeck will LNG-Anlagen schneller bauen

Gesetzentwurf ist in Arbeit / Umweltprüfung soll fallen / Klagewege werden beschnitten

**KLIMASCHUTZ** Das Bundeswirtschaftsministerium erarbeitet derzeit einen Gesetzentwurf, um feste und schwimmende LNG-Anlagen errichten zu können. Erste Leitlinien sind in einem vierseitigen Papier zusammengefasst, das der DVZ vorliegt.

Genehmigungsbehörden sollen demnach von bestimmten Verfahrensanforderungen absehen können, darunter unter bestimmten Bedingungen von einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Ministerium will zudem die Dauer der Öffentlichkeitsbeteiligung auf maximal

zwei Wochen - eine Woche Auslegung der Unterlagen und eine Woche Stellungnahmen - begrenzen.

Laut dem Papier soll es auch weiterhin Ausgleichsmaßnahmen für Flächen geben, sollte der Bau von Gasrohren zu sehr in die Umwelt eingreifen. Bisher muss dieser Ausgleich schon zu Beginn eines Projektes erfolgen. Das Bundeswirtschaftsministerium will jedoch eine zeitliche Flexibilisierung, so dass „zunächst der Leitungsbau erfolgt und erst später Umfang und Flächen zum Ausgleich gesucht, gesichert und entwickelt werden müssen“.

Das Habeck-Ministerium sieht auch vor, den Klageweg im Zusammenhang mit LNG-Vorhaben zu verkürzen. So sollen diese direkt beim Bundesverwaltungsgericht entschieden werden. „Der Rechtsweg wird damit auf eine Instanz verkürzt“, heißt es in dem Papier. Gerichtsverfahren könnten von vier bis fünf auf ein Jahr verkürzt werden.

Voraussetzung für die Genehmigung der LNG-Anlagen ist laut Bundeswirtschaftsministerium, dass diese nur bis zum 31. Dezember 2040 laufen dürfen. Ein Weiterbe-

trieb sei danach nur noch für grünen Wasserstoff und dessen Derivate zu genehmigen.

„Wir brauchen ein solches Beschleunigungsgesetz für LNG-Terminals. Denn gerade auch bei unserer Energieversorgung müssen wir eine Zeitenwende einleiten“, sagte der niedersächsische Energieminister Olaf Lies (SPD).

Die Terminals seien von überragendem öffentlichen Interesse. Wenn sich das auch so im Gesetz wiederfinde, sei das eine sehr gute Grundlage für die schnelle Realisierung. (sl)

ANZEIGE



## Verkehrssektor erhält kein Hilfsprogramm

**ENERGIEPREISE** „Wir haben kein Programm, das auf Ihre Branche zugeschnitten ist“, sagte der wirtschaftspolitische Sprecher der Grünen im Bundestag, Dieter Janecek. Zugleich äußerte er Verständnis für Unternehmen, die unter den stark gestiegenen Diesel- und Gaspreisen leiden. Während der digitalen Veranstaltung „Dialog statt Demo“ des Branchenverbandes BGL fügte er hinzu, dass es KfW-Kredite gebe und auch ein Bürgschaftsprogramm. Doch Zuschüsse wie in Spanien sind laut Janecek nicht möglich. „Ich sehe auch nicht, dass im Wirtschafts- und im Verkehrsministerium über ein konkretes Programm nachgedacht wird“, so der Grünen-Politiker.

Matthias Gastel (Grüne), Schienenexperte im Verkehrsausschuss des Bundestags, sagte angesichts der hohen Gaspreise, dass die Grünen von Anfang an gegen eine Förderung von Gas-Lkw gewesen seien. „Wir werden das nicht für jedes Unternehmen lösen können“, so Gastel. Diese Aussage stieß auf Unverständnis bei den gut 140 zugeschalteten Unternehmern. Man könne nicht eine Entscheidung einer Vorgängerregierung beklagen und damit begründen, dass die Politik nun nicht helfe. Sie betonten noch einmal, dass nicht nur in der Industrie Härten abgefedert werden sollten. Auch die Transportbranche sei mit international tätigen Unternehmen stark betroffen. (sl)

## Industrie fordert von DB robustes Netz

**SCHIENE** Erhebliche Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Schiene im Jahr 2022 und darüber hinaus hat der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Anlass dafür gibt dem Verband die Zunahme der Bautätigkeit im Netz. „Ohne drastische Verbesserung der Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs wird die verkehrspolitisch gewollte Verlagerung nicht gelingen“, schreibt der BDI in einem Positionspapier vom 27. April.

Für Kapazitätseinschränkungen aus der Bautätigkeit im Netz müsse es eine Grenze geben, fordert die Industrie. Diese Grenze sollte anhand von Kapazitäts- und Nachfrageprognosen sowie unter Einbeziehung der Eintrittswahrscheinlichkeit von Sondereinflüssen sowie der Verfügbarkeit von leistungsfähigen Umfahrmöglichkeiten definiert und regelmäßig überprüft werden.

Frühzeitig müssten die Netzkunden in die Koordinierung einbezogen werden, um Anforderungen und Lösungen einbringen zu können.

Das Baustellenmanagement sollte Optimierungsvorschläge der Bauwirtschaft berücksichtigen. Ausschreibungen und Vergaben müssten diese Möglichkeit beachten. Auch die Kommunikation baustellenbedingter Einschränkungen sei deutlich zu verbessern, mahnt die Industrie. (ici)

MEINUNG SEITE 2

# EP sucht Kompromiss bei CO<sub>2</sub>-Handel

Transportbranche unterstützt prinzipiell **Ausweitung auf den Straßenverkehr** und formuliert Bedingungen

Von Frank Hütten

Das Ringen um die Einführung eines EU-Emissionshandelsystems für den Straßenverkehr und die Gebäudewirtschaft geht im Europäischen Parlament in eine entscheidende Phase. Am 17. Mai will der bei dem Thema federführende Umweltausschuss abstimmen. Noch gibt es große Vorbehalte, genährt von der Furcht vor noch höheren Sprit- und Heizkosten. Wenn EP-Berichtersteller Peter Liese (CDU) in dieser Woche mit Vertretern anderer Fraktionen nach möglichen Kompromissen sucht, erwartet er vor allem mit Grünen, Linken und Sozialdemokraten schwierige Gespräche. Aber auch in der christdemokratischen EVP sind längst nicht alle für das neue Handelssystem.

Liese selbst hält Emissionshandel als Lenkungsinstrument für unverzichtbar, um den Straßenverkehr nachhaltiger zu machen. „Selbst Norwegen mit einem E-Fahrzeug-Anteil von 50,3 Prozent meint, ohne CO<sub>2</sub>-Preis lässt sich Klimaneutralität nicht erreichen“, sagte er.

EU-Klimaschutzkommissar Frans Timmermans warb in der letzten Aussprache im EP-Umweltausschuss vor der Abstimmung noch einmal für das geplante Handelssystem. „Wir haben ein ernsthaftes Problem im Verkehr“, mahnte er. Dessen Treibhausgasemissionen stiegen nach dem Ende der Pandemie wieder rapide. Timmermans betonte erneut, dass es ohne ein Emissionshandelssystem für Straßenverkehr und Gebäude auch den vorgeschlagenen Klimasozialfonds nicht geben könne. Dieser könne nicht aus dem bestehenden Emissionshandels-



Der Umweltausschuss gibt im Europäischen Parlament bei der Reform des Emissionshandelsystems die Richtung vor.

55

Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> soll der Maximalpreis im Emissionshandel für Straßenverkehr sein.

Quelle: Europaabgeordneter Peter Liese (CDU)

system gespeist werden. Mehrere Umweltorganisationen schlagen vor, diese Einnahmen zumindest teilweise in den Sozialfonds zu leiten.

Die International Road Transport Union (IRU) und die EU-Verbände der Verlager (ESC), Spediteure (CLECAT) und KEP-Dienste (EEA) wollen, dass alle Einnahmen aus dem neuen Emissionshandelssystem in die Förderung alternativer Treibstoffe und den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur investiert werden. Sie sprechen sich für den geplanten CO<sub>2</sub>-Handel aus, wenn noch weitere Bedingungen erfüllt sind. So sollen alle Fahrzeuge einbezogen werden und nicht nur

der Treibstoff für den gewerblichen Verkehr, wie das EP-Berichtersteller Liese ins Spiel gebracht hat.

Zudem wollen die Transportverbände, dass der Emissionshandel der EU die einzige CO<sub>2</sub>-Abgabe ist. Nationale Steuern, Abgaben oder CO<sub>2</sub>-Handelssysteme - wie in Deutschland - sollen dann abgeschafft werden, fordern sie. Ebenso CO<sub>2</sub>-Aufschläge bei der Lkw-Maut, wie sie die neue EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht. Nicht antasten wollen die Verbände die Pläne für eine neue EU-Energiesteuerrichtlinie oder für CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lkw.

Fünf Umweltverbände, darunter Transport & Environment, WWF

und Germanwatch, argumentieren, mit strengeren CO<sub>2</sub>-Normen und ambitionierten Energiesparvorgaben lasse sich der erwartete CO<sub>2</sub>-Preis drücken. Sie schlagen auch einen Preisdeckel oder -korridor vor und wollen im EU-Recht verankern, dass Treibstoffhersteller die CO<sub>2</sub>-Kosten nicht vollständig an Endkunden weitergeben dürfen. Wälzen sie zu viel ab, sollen sie Strafen in den Klimasozialfonds zahlen.

Liese hat beide Vorschläge bei seinen Versuchen, Kritiker zu überzeugen, aufgegriffen. Er will die Preisobergrenze im geplanten Emissionshandelssystem bei 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ziehen.

ANZEIGE

## 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV 2022

**mit Empfang des Bay. Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr + 25 Jahre Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ)**

24./25. Mai 2022 | Prien am Chiemsee | [www.logistik-innovativ.eu](http://www.logistik-innovativ.eu)

**Nachhaltige Lieferketten und Güterverkehre der Zukunft NEU gedacht**

- Digitale und nachhaltige Lieferketten
- Mehr Verkehr auf die Schiene: Innovative Lösungen
- Urbaner Wirtschaftsverkehr: innovativ, nachhaltig, e-mobil und autonom
- Brenner-Transit: Anforderungen an klimafreundlichen Güterverkehr
- Wasserstoff, synth. Kraftstoffe & Co.: Wie fahren wir künftig emissionsfrei?

**Das Symposium LOGISTIK INNOVATIV wird mit Unterstützung folgender Kooperationspartner durchgeführt:**  
 Allog, AnschlussBahnProfis, BAG Company, BBIV, Bayern Innovativ, cargo support, Cluster Mobility & Logistics, CNA, CONROO, DVWG Südbayern, DVV Media Group, ERFA Gleisanschluss, Fahrzeugwerk Bernard Krone, Francesco Parisi, Fraunhofer IML, HHM, Kloiber, KLVrent, Kögel Trailer, KRAVAG-LOGISTIC, LAO, LCS, LIB, MAX BÖGL, MSC Germany, Oskar Schunck, P3 Group, Passauer Neue Presse, RegioInvest Inn-Salzach, RheinCargo, Rhenus, Schmitz Cargobull, Spedition Dettendorfer, StMB, Trustbit / SWP Softwarepark, TX Logistik, vbw

Logo: 25 Jahre Logistik Kompetenz Zentrum

Logo: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

QR Code: Weitere Informationen und die Möglichkeit der Online-Anmeldung finden Sie unter: [www.logistik-innovativ.eu](http://www.logistik-innovativ.eu)

## Alternative Häfen für Asien-Verkehr gesucht

EU-Kommission lädt zu Krisentreffen ein

**LIEFERKETTEN** Der EU-Verband der privaten Hafenoperateure FEPORT möchte mit den anderen Akteuren der Lieferkette darüber sprechen, welche der derzeit vor chinesischen Häfen feststeckenden Schiffe in andere als ihre vorgesehenen europäischen Zielhäfen umgeleitet werden können. Damit sollen ernsthafte Engpässe beim Warenumschlag und Hinterlandtransport vermieden werden, wenn eine große Zahl von Schiffen aus Asien in etwa acht bis zwölf Wochen gleichzeitig in Europa ankommt.

Die EU-Kommission sei dem Wunsch von FEPORT gefolgt und habe für den 3. Mai Vertreter von Schiffsgesellschaften, Hafenbetreibern, Hafenterminals, Verladern, Spediteuren, Lotsen, Schlepperbetreibern, Binnenlandoperatoren, Schienen- und Straßengüterverkehrsunternehmen zu einem Krisentreffen wegen der Schiffsstaus in China eingeladen, sagte FEPORT-Generalsekretärin Lamia Kerdjoudj-Belkaid zur DVZ. Über Ergebnisse der Gespräche war bis Redaktionsschluss noch nichts bekannt.

Für die größten Containerschiffe gebe es keine Alternativen zu den größten EU-Häfen, räumte Kerdjoudj-Belkaid ein. Umso wichtiger sei es deshalb, etwas kleinere Schiffe umzuleiten. Welche dafür infrage kommen, wo sie sich derzeit befinden und wann sie in Europa eintreffen könnten, lasse sich nur durch Gespräche der Lieferkettenakteure klären. Der Dialog sei enorm wichtig, um Kapazitäten für Güterumschlag und Weitertransport planen zu können.

Die europäischen Seehäfen und ihre Beschäftigten könnten die durch Covid-Politik in China verursachten zusätzlichen Störungen der Lieferketten nicht erneut allein „abpuffern“, sagte Kerdjoudj-Belkaid. Sie wies auf die starken Belastungen durch die Covid-Pandemie, die geringe Zuverlässigkeit der Schiffsfahrpläne oder die Folgen der gegen Russland verhängten Sanktionen hin.

Nach ihren Informationen könne sich durch die neuen Probleme die Laufzeit von Containern bis zum Endkunden auf der Route zwischen China und Antwerpen von drei Wochen auf bis zu vier Monate verlängern. (fh)

# DHL erwartet weitere Ladungswelle

Lieferketten-Normalisierung frühestens im vierten Quartal / **Spedition und Landverkehr** umsatzstärkste Division

Die Deutsche Post DHL stellt sich darauf ein, dass sich - sobald die Covid-Maßnahmen in China enden - ein Propfen löst und aus dem Reich der Mitte eine Ladungswelle herüberschwappen wird. „Es gibt derzeit eine aufgestaute Nachfrage, die später dazu führen wird, dass wir auch wieder Peaks bei den Frachtraten erleben werden“, sagte Finanzvorständin Melanie Kreis am Dienstagmorgen bei einer Telefonkonferenz anlässlich der Vorlage der Geschäftszahlen für das erste Quartal. Zu einer Normalisierung der Lieferketten werde es daher auch erst „frühestens im vierten Quartal“ kommen.

Die Lockdowns in zahlreichen chinesischen Metropolen hätten derzeit einen deutlich stärkeren Einfluss auf das Geschäft des Konzerns als der Krieg in der Ukraine, machte Kreis deutlich. Die Transportmengen ex China fielen in der Spedition und im Expresssegment etwas geringer aus als zuvor. Der Konflikt in der Ukraine wiederum bremse zwar das Weltwirtschaftswachstum, im vergangenen Jahr habe der kumulierte Umsatz von Russland, Belarus und der Ukraine aber weniger als 1 Prozent des Konzernerlöses ausgemacht. Die direkten Effekte seien entsprechend gering. Im ersten Jahresviertel hat die Deutsche Post aber 30 Millionen Euro auf Assets im Russland-Geschäft abgeschrieben.

## Prognose bestätigt

Trotz der Unsicherheiten hat das Management die Prognose von 8 Milliarden Euro operativem EBIT-Gewinn im Gesamtjahr bestätigt, bei einer Schwankungsbandbreite von 5 Prozent. 7 Milliarden Euro sollen die internationalen DHL-Divisionen beisteuern, 1,5 Milliarden das Post- und Paketgeschäft in Deutschland.

Global Forwarding, Freight hat sich im ersten Quartal zur umsatzstärksten Sparte im Konzern

509.000

Tonnen Luftfracht bewegte DHL in Q1.

760.000

TEU betrug das Seefrachtvolumen.

Quelle: Deutsche Post DHL

aufgeschwungen. Der Erlös stieg um 55 Prozent auf 7,4 Milliarden Euro, das EBIT hat sich auf 601 Millionen Euro beinahe verdreifacht. Dabei sei die übernommene Hillebrand-Gruppe noch nicht einbezogen worden, so Kreis. Zum Vergleich: Im Expressgeschäft erlöste DHL 6,4 Milliarden Euro, in der Kontraktlogistik 3,8 Milliarden, und im Post- und Paketgeschäft in Deutschland waren es 4,2 Milliarden Euro.

DHL hat dabei die Transportmenge in der Luftfracht um 3 Prozent auf 509.000 Tonnen gesteigert, während sie in der Seefracht bei gut 760.000 TEU stagnierte. Der

Rohrertrag je Transporteinheit wiederum erhöhte sich in beiden Bereichen sehr deutlich. In der Luftfracht gab es einen Zuwachs von 65 Prozent auf 959 Euro pro Tonne, während in der Seefracht der Bruttogewinn sogar um 90 Prozent auf 544 Euro je TEU anstieg.

Im deutschen Paketgeschäft hat die Deutsche Post in den ersten drei Monaten des Jahres erwartungsgemäß Federn gelassen. Die Sendungsmenge sackte um 19 Prozent ab, allerdings verglichen mit einem extrem starken Vorjahresquartal. Zugleich habe die Menge noch 19 Prozent über dem Wert aus 2019 gelegen, hieß es.

Ausschlaggebend waren hier rückläufige Volumina von Amazon, da der Konzern bekanntermaßen immer stärker selbst in der Paketzustellung aktiv ist.

Ferner habe sich das B2C-E-Commerce-Wachstum zuletzt generell ein wenig abgeschwächt. Nach dieser „Normalisierungsphase“ sei aber eine Rückkehr auf den strukturellen Wachstumspfad zu erwarten, betonte Kreis. Damit habe der Onlinehandel eine weiterhin hohe strategische Bedeutung für gleich drei DHL-Divisionen: Express, E-Commerce-Solutions und das deutsche Paketgeschäft. (sr)

ANZEIGE

## Upgreat.

**Der neue Actros L.** Entspannteres Fahren, effizienteres Arbeiten, komfortableres Wohnen: Der neue Actros L definiert die Premiumklasse der Mercedes-Benz Trucks neu. Mehr erfahren unter [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust





## ÖBB stabil im Güterverkehr

**SCHIENE** Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) weisen für 2021 ein Vorsteuerergebnis von 170 Millionen Euro aus, geringfügig mehr als 2019 vor der Pandemie. Im Güterverkehr geht die Erholung allerdings nicht so schnell voran.

Wie aus dem Geschäftsbericht hervorgeht, den der Vorstand am 29. April vorlegte, befinden sich die Finanzergebnisse wieder auf Vor-Corona-Niveau. Die ÖBB schlossen 2021 mit einem Ergebnis vor Steuern (EBT) ab, das um 1,5 Millionen Euro besser ausfiel als in 2019. 2020 kamen die ÖBB lediglich auf 58,6 Millionen Euro.

Der Güterverkehr entwickelte sich 2021 mit 94,1 Millionen Nettotonnen Transportleistung stabil. 2019 waren es 105,3 Millionen Nettotonnen gewesen. Die Gesamterträge von Rail Cargo Austria sind - bereinigt um den Einmaleffekt einer Anteilstransaktion - um 10 Prozent gestiegen. Beim EBT von 121,6 Millionen Euro (2020: 7,6 Millionen Euro) schlug dieser Verkauf der Anteile an die ÖBB-Technische Services GmbH mit 86,4 Millionen Euro stark zu Buche.

Die Fahrgastzahlen lagen 2021 mit 322,9 Millionen knapp 13 Prozent höher als 2020; vor Corona waren es rund 477 Millionen Fahrgäste. Das EBT des Personenverkehrs stieg von 6,3 auf 89,3 Millionen Euro. Die Erträge von ÖBB Infrastruktur lagen auf Vorjahresniveau. (as/ici)

**A**mazon hat in den vergangenen zwei Jahren ein atemberaubendes Expansionstempo hingelegt. Das zeigte sich nicht nur beim Umsatz, sondern vor allem auch in der Logistik, seit jeher eine Kernkompetenz des US-amerikanischen Onlinegiganten. Allein im ersten Corona-Jahr 2020 hatte der Konzern die Fläche seiner Lagerinfrastruktur nach eigenen Angaben um 50 Prozent erhöht. Binnen 24 Monaten habe sich die Größe des Fulfillment-Netztes, das in den 25 Jahren davor geschaffen wurde, schließlich verdoppelt, erklärte Amazon-Vorstandschef Andy Jassy vorige Woche anlässlich der Vorlage der Quartalszahlen. Dieser massive und schnelle Ausbau sei angesichts des starken Wachstums im Verbrauchergeschäft von jährlich 23 Prozent und einem außergewöhnlichen Schub von 39 Prozent 2020 erforderlich gewesen.

Doch nun sieht alles danach aus, als würde Amazon vorerst auf die Bremse treten. Denn Jassy kündigte an, dass das Unternehmen nicht länger physischen oder persönlichen Kapazitäten „hinterherjagt“, sondern sich voll und ganz auf die Verbesserung der Produktivität und Kosteneffizienz seines Fulfillment-Netztes konzentrieren werde. „Wir wissen, wie man das macht, und haben es schon früher getan. Dies kann einige Zeit in Anspruch nehmen, insbesondere da wir mit dem anhaltenden Inflations- und Lieferkettenruck zu kämpfen haben“, fügte der CEO in seiner Erklärung hinzu.

Angesichts des engen US-Arbeitsmarkts sowie weltweiter Lieferketten- und Logistikprobleme steigen die Ausgaben des Unternehmens derzeit stärker als die Erlöse. Amazon stemmte sich im Auftaktquartal mit Preisanhebungen des Prime-Abos und höheren Gebühren für Händler gegen den Inflationsdruck. Das konnte die Bilanz im Auftaktquartal aber nicht retten.

Der Betriebsgewinn brach gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 58 Prozent auf 3,7 Milliarden US-Dollar ein. Unter dem Strich erlitt der Konzern einen Verlust von 3,8 Milliarden Dollar. Das lag aber vor allem an einer 7,6 Milliarden Dollar schweren Wertkorrektur von Amazons Beteiligung am US-Elektroautobauer Rivian, dessen Aktien abgestürzt waren. Das brockte Amazon den ersten Netto-Quartalsverlust seit 2015 ein. Vor einem Jahr hatte der von der Pandemie entfachte E-Commerce-Boom dem Unternehmen noch einen Überschuss von 8,1 Milliarden Dollar beschert.

Die Verluste resultierten auch aus Amazons Verbrauchergeschäft in Nordamerika und international. So war der einzige Lichtblick im jüngsten Quartal das nach wie vor florierende Cloud-Geschäft mit Speicherplatz und Anwendungen im Internet. Dessen Aushängeschild AWS steigerte die Erlöse um 37 Prozent auf 18,4 Milliarden Dollar. Der Betriebsgewinn der Cloud-Plattform kletterte um rund 55 Prozent auf 6,5 Milliarden Dollar. AWS festigt damit weiter seinen Status als wichtigster Profitbringer des Unternehmens.

Das Umsatzwachstum verlangsamte sich deutlich auf 7 Prozent. Damit verzeichnete Amazon das schwächste Wachstum seit der sogenannten Dotcom-Krise vor zwei Jahrzehnten. Im ersten Quartal 2021 betrug der Zuwachs gegenüber dem Vorjahresquartal 44 Prozent. Seit 2010 lagen die Wachstumsraten im ersten Jahresviertel stets im klaren zweistelligen Bereich zwischen 15 und 46 Prozent.

Der Nettoumsatz aus dem Eigenhandel und dem Marktplatzgeschäft, der Cloud-Sparte sowie anderen kleineren Quellen belief sich bis März 2022 auf 116,4 Milliarden Dollar. Das Unternehmen hatte nicht nur mit stockenden Onlineverkäufen, sondern auch mit höheren Kosten zu kämpfen. Der Umsatz in den Onlineshops sank leicht von 52,9 Milliarden Dollar im Vorjahresquartal auf 51,1 Milliarden Dollar. Amazons weltweite Kosten für den ausgehenden Versand stiegen dagegen auf 19,6 Milliarden Dollar. Das waren 14 Prozent mehr als im Vorjahr. Und die Ausgaben für die Auftragsabwicklung (Fulfillment)

legten sogar um 22,6 Prozent auf rund 20,3 Milliarden Dollar zu.

Damit betrug der Anteil der Logistikkosten am Umsatz zum Jahresstart 34,2 Prozent. Im Jahr 2021 lag er bei 32,3 Prozent (2020: 31 Prozent). Im ersten Corona-Jahr war der Anteil wegen des massiven Ausbaus des Logistiknetzes um mehr als 3 Prozentpunkte gestiegen.

Im zweiten Corona-Jahr waren die Logistikkosten des Onlineriesen nicht mehr ganz so rasant gestiegen. Die weltweiten Kosten für Versand und Fulfillment erhöhten sich 2021 um rund 27 Prozent. Im Jahr zuvor lag die Wachstumsrate fast doppelt so hoch. Der Konzern stand im vergangenen Jahr für ein Logistikvolumen von 151,8 Milliarden Dollar. Wäre Amazon ein Land in Europa, würde es wohl knapp vor Frankreich und hinter Spitzenreiter Deutschland rangieren, dessen Logistikvolumen sich 2020 auf 280 Milliarden Euro belief.

Amazons Umsätze legten 2021 um rund 22 Prozent zu. Die Ausgaben für den Versand erhöhten sich um etwa ein Viertel auf 76,7 Milliarden Dollar. Die Fulfillment-Kosten stiegen um 28 Prozent auf 75,1 Milliarden Dollar. Die Zunahme der Fulfillment-Kosten war 2021 vor allem auf das größere Absatzvolumen, die höheren Lagerbestände sowie auf gestiegene Lohnkosten zurückzuführen. Zum anderen ergaben sich Ineffizienzen aus dem angespannten Arbeitsmarkt und dem globalen Lieferkettenchaos. Hinzu kam der Ausbau des Fulfillment-Netztes. In den Versandausgaben stecken Kosten für die Sortier- und Paketverteilzentren sowie für den Transport. Amazon hat auch 2021 sein Paketnetz weiter ausgebaut, um sich noch unabhängiger von den klassischen Paketdiensten zu machen. Die Kosten können sich zudem durch teurere Versandmethoden erhöhen, einschließlich schnellerer Zustellung.

Die Prognose für das laufende Quartal deutet darauf hin, dass sich das Wachstum weiter verlangsamen könnte. Amazon stellte Erlöse zwischen 116 und 121 Milliarden Dollar in Aussicht, was einem Zuwachs zwischen 3 und 7 Prozent im Jahresvergleich entsprechen würde. Der Konzern rechnet im zweiten Quartal zudem mit einem Betriebsergebnis zwischen minus 1 und plus 3 Milliarden Dollar - es könnte also bald auch operativ rote Zahlen geben.

Der Onlinehändler hat in der Corona-Zeit seine übermächtige Rolle im Handel ausgebaut. Während der Onlinehandel in Deutschland laut

der Marktforschungsfirma IFH Köln 2020 um rund 15 Milliarden Euro wachsen konnte - statt wie zuvor um rund 5,6 Milliarden Euro jährlich -, entfielen hiervon rund 11,4 Milliarden Euro oder etwa drei Viertel auf das B2C-Geschäft von Amazon.de, also inklusive des Umsatzes unabhängiger Verkaufspartner (Marketplace). Der Anteil Amazons inklusive Marketplace am deutschen Onlineumsatz lag 2020 demnach bei 53 Prozent (2019: 48 Prozent).

Die Wachstumsraten der vergangenen zwei Jahre dürften sich generell im Onlinehandel dieses Jahr nicht wiederholen lassen, zumindest nicht in Deutschland. Zum einen steigen die Umsätze in den Geschäften, da sich das Kaufverhalten etwas normalisiert. Zum anderen trifft die aktuelle Kaufzurückhaltung wegen der stark gestiegenen Verbraucherpreise und der Verunsicherung der Konsumenten durch den Ukraine-Krieg den Onlinehandel genauso wie den Filialhandel.

So ist auch in Deutschland damit zu rechnen, dass sich Amazon demnächst vor allem darauf konzentrieren wird, die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen. Hierzulande dürfte das Unternehmen nach DVZ-Schätzungen bald an die 90 Logistikstandorte betreiben, also vor allem große Logistikzentren, Sortier- und Paketverteilzentren. Allein im ersten Halbjahr 2022 sollen noch einmal 8 neue Anlagen entstehen. Bis Ende des Jahres wird Amazon nach eigenen Angaben 20 große Logistikzentren bundesweit betreiben, aktuell sind es bereits 17. Der Konzern beschäftigt circa 30.000 Menschen in Deutschland, 20.000 davon sind Festangestellte in der Logistik. (mit dpa)

## Veranstaltung

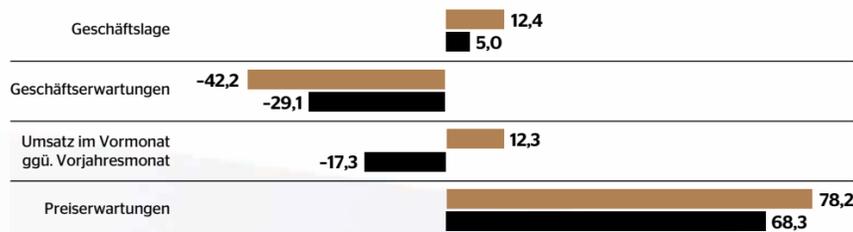
### Amazon-Talk bei DVZ-Event

**KONFERENZ** Am 11. Mai 2022 richtet die DVZ den E-Commerce Logistics Day in Hamburg aus. Auf dem Programm steht unter anderem eine Talkrunde zu Amazons Strategien. Nach einem Impulsvortrag von Nathan Zielke, Managing Director der internationalen Logistikberatung Cullinan Consulting, diskutieren Handelslogistik-Professor Christoph Tripp, Marten Bosselmann, Vorsitzender des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik (BIEK), sowie Andreas Janetzko, Geschäftsführer der MBS Speditionsgesellschaft. Zu den Erfolgsfaktoren von Outsourcing-Projekten wird die DVZ zudem mit Stephan Wittenbrink, Managing Director Omnichannel Retail bei Fiege, und Sportscheck-CFO Christian Marzinzik sprechen. Weitere Talks sind zu den Themen „Wachstumschancen und -hemmer im Fulfillment“ und „Citylogistik: Sofort, aber grün - ein Widerspruch?“ geplant. Mit dabei sind darüber hinaus Vertreter der Start-ups Seven Senders, Everstox und Warehousing1. Das vollständige Programm und alle Informationen zur Anmeldung finden Sie online. [www.dvz.de/ecommerce](http://www.dvz.de/ecommerce)

## Eher rückläufige Umsätze im März

Einschätzungen von Versandhändlern in Deutschland, Saldowerte\*

■ März 2022 ■ April 2022



\* Differenz der Prozentanteile der Antworten „gut/schlecht“, „günstiger/ungünstiger“, „gestiegen/gesunken“, „steigen/sinken“; Quelle: Ifo Institut / Grafik: DVZ



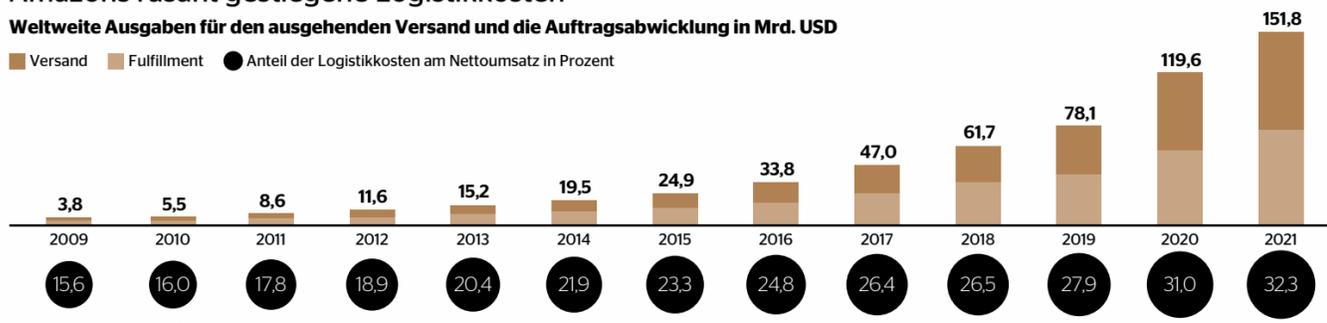
Persönlichkeitsausgabe, Frau Meyle, Rüdinger Spedition GmbH, Krauthaim, Kd.Nr.: 921001700, Abo-Nr. 482553. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

fa

## Amazons rasant gestiegene Logistikkosten

Weltweite Ausgaben für den ausgehenden Versand und die Auftragsabwicklung in Mrd. USD

■ Versand ■ Fulfillment ● Anteil der Logistikkosten am Nettoumsatz in Prozent



Quelle: Amazon, Statista, DVZ / Grafik: DVZ

Mehr war nicht drin - Amazons Anleger sind zum Jahresstart enttäuscht worden. Der Corona-Trend zum Shopping im Internet ist abgeflaut. Zugleich trüben hohe Kosten die Bilanz.



# Gewinne

In der Corona-Zeit hat der **Internetriese** sein Netz im Eiltempo ausgebaut. Nun legt der Konzern den Fokus erst einmal auf Rentabilität und Effizienz - nachdem er den ersten Quartalsverlust seit 2015 verbucht hat.

# llen

FOTO: ISTOCK (M)



DVZ  
Aktion



# Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:





# Wann sackt die Nachfrage ab?

Die Lieferketten kommen erst dann ins Lot, wenn der Konsumhunger vor allem in den USA und Europa nachlässt, sagt WTO-Chefökonom **Prof. Robert Koopman**. Er hofft, dass dies kontrolliert geschieht.

FOTO: KLUJAN KONITZKI

Von Sebastian Reimann

Prof. Robert Koopman ist sich sicher, dass die weltweiten Lieferketten wieder ins Lot kommen. Wann und wie dies geschehen werde, kann aber auch der erfahrene Ökonom nicht mit Sicherheit sagen. Nur so viel sei klar: Der Schlüssel ist die Entwicklung der globalen Nachfrage, sagt der Chefökonom der Welthandelsorganisation WTO im Gespräch mit der DVZ.

Er hoffe, dass die Konsum- und Investitionsnachfrage insbesondere in den USA und Europa langsam sinke und so der Druck auf die Supply Chains peu à peu nachlasse. Denn sollte es stattdessen zu einer globalen Rezession kommen, würde dies wohl zu einem Nachfrageschock mit den entsprechenden Auswirkungen in Verladerschaft und Logistik kommen. Gänzlich auszuschließen sei Letzteres insbesondere vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der anhaltenden Auswir-

kungen der Corona-Pandemie zwar nicht. Noch hätten die Konsumenten aber genug Geld in der Tasche.

Sehr viel Geld verdienen derzeit Linienreedereien und andere - vor allem global tätige Logistikdienstleister - angesichts der knappen Kapazitäten und entsprechend hohen Transportpreise. Aber, so Koopman, auch dies werde sich wieder ändern. „Es ist nicht unwahrscheinlich, dass wir innerhalb der nächsten zwei Jahre auch wieder Überkapazitäten, einen harten Wettbewerb und deutlich niedrigere Preise sehen werden“, betont er.

### Lieferketten werden angepasst

Auf der Verladeseite beobachtet der Experte, dass die Unternehmen ihre Lieferketten überdenken. Gründe seien die Corona-Pandemie, aber auch der fortschreitende Klimawandel. Dabei seien sowohl Diversifizierung als auch Near-Shoring Optionen, um Lieferkettenunterbrechungen vorzubeugen. Dies bedeute aber nicht, Produktionen

Prof. Robert Koopman ist seit 2014 Chefökonom der Welthandelsorganisation WTO. Zudem ist er Associate Professor am Graduate Institute of International and Development Studies in Genf sowie wissenschaftlicher Mitarbeiter am Center for Economic Policy Research in London. Die längste Zeit seiner Karriere verbrachte er in führenden Positionen in der International Trade Commission der USA.

massiv zurück in die jeweiligen Heimatmärkte der Unternehmen zu verlagern. „Und die Daten zeigen bisher auch nicht, dass dies in größerem Maße geschieht“, so Koopman.

Mit Sorge blickt der Ökonom auf die Möglichkeit einer stärkeren Blockbildung mit Russland und China auf der einen und „dem Westen“ auf der anderen Seite - etwa im Zuge des Ukraine-Krieges. Unter dem Strich gewinne dabei nämlich kein Land, da das Wachstum insgesamt abgebremst werde, wenn Waren, aber auch Ideen und Technologien nicht mehr frei ausgetauscht werden können.

Koopman sieht aber auch Entwicklungen, die den Welthandel beflügeln werden. Die regionalen Freihandelszonen AfCFTA in Afrika und Mercosur in Südamerika könnten zu einer stärkeren Integration in den Regionen führen. Dies könne dazu führen, dass der Welthandel wieder 1,3- bis 1,4-mal so stark wächst wie die Weltwirtschaft statt wie derzeit mit einem Faktor 1,1 bis 1,2.



**Innerhalb der nächsten zwei Jahre werden wir auch wieder Überkapazitäten sehen.**

## BLG Logistics macht wieder Gewinn

Eigenkapitalquote steigt auf 12,8 Prozent

**LOGISTIK** Die BLG Logistics Group hat nach einem herben Einbruch in 2020 im vergangenen Jahr wieder schwarze Zahlen geschrieben. Das Unternehmen weist einen Gewinn vor Steuern von 52,2 Millionen Euro aus, nach zuvor 116,1 Millionen Euro Verlust. Dies teilte der

Vorstand vergangenen Mittwoch im Rahmen der Bilanzpressekonferenz für 2021 mit.

In dem Zusammenhang betont das Unternehmen, dass die Kapitalerhöhung der Stadt Bremen in Höhe von 53 Millionen Euro nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung eingeflossen sei. Vielmehr ging das Geld zum Ausgleich Corona-bedingter Verluste im Jahr 2020 direkt in die Kapitalrücklage. Die Eigenkapitalquote liegt nun nach Angaben von Finanzvorständin Christine Hein bei 12,8 Prozent. Im Vorjahr hatte sie lediglich noch 5 Prozent erreicht.

Das vergangene Jahr stand unter großem Einfluss der Corona-Pandemie und schwierigen Marktbedingungen durch Engpässe in den Lieferketten. „Trotzdem konnten wir unser Ergebnis deutlich verbessern und haben die Erwartungen übertroffen“, sagt Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG. Dazu beigetragen habe eine stärkere Diversifizierung des Geschäfts und eine breite Kundenbasis. Der Umsatz betrug 2021 knapp 1,1 Milliarden Euro, das sind 1,4 Prozent weniger als 2020.

BLG Logistics rechnet damit, dass auch in diesem Jahr die Rahmenbedingungen der Weltwirtschaft unsicher bleiben und es weiterhin Störungen im globalen Handel gibt. Vor allem die Lage in China verhindere eine Rückkehr zur Normalität. (rok)

### Kehrtwende geschafft

BLG Logistics in Zahlen

	2021	2020
<b>Umsatz und Ergebnis</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	1.050.438	1.065.235
EBT in TEUR	52.226	-116.127
EBT-Marge	5,0 %	-10,9 %
<b>Automobile</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	517.975	521.377
EBT in TEUR	-1.076	-8.998
EBT-Marge	-0,2 %	-1,7 %
<b>Contract</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	542.799	552.621
EBT in TEUR	8.717	-13.891
EBT-Marge	1,6 %	-2,5 %
<b>Container</b>		
Umsatzerlöse in TEUR	305.955	263.522
EBT in TEUR	69.825	-67.274
EBT-Marge	22,8 %	-25,5 %

Quelle: BLG Logistics / Grafik: DVZ

ANZEIGE

## Shot Logistics kauft Reimler Logistics

**LAGERLOGISTIK** Das Hamburger Logistikunternehmen Shot Logistics hat die insolvente Reimler Logistics GmbH im Rahmen eines Asset-Deals übernommen. Der Betrieb des Logistikdienstleisters mit Hauptsitz im Hamburger Hafen soll vollständig integriert werden, wie aus einer Pressemitteilung hervorgeht. Demnach sollen alle Mitarbeiter, Geschäftsbeziehungen sowie Liegenschaften übernommen werden.

Reimler Logistics hatte Ende Oktober 2021 einen Insolvenzantrag beim Amtsgericht Hamburg gestellt. Das Verfahren wurde Ende Dezember 2021 eröffnet. Das klassische Transport- und Logistikunternehmen ist seit 1922 in Hamburg tätig und bietet Dienstleistungen im Bereich Lkw-Transporte, Lagerlogistik sowie Zollabfertigung für Import- und Exportgüter an. Die Gesellschaft beschäftigte zuletzt 25 Mitarbeiter und verfügt über zwei Logistikhallen mit mehr als 12.000 Quadratmetern Lagerfläche.

Mit der Akquise will Shot Logistics das eigene Geschäft weiter ausbauen und eine neue Säule im Portfolio aufbauen; zusätzlich zum See- und Luftfrachtgeschäft soll künftig auch Lagerlogistik angeboten werden. (tb)

ANZEIGE

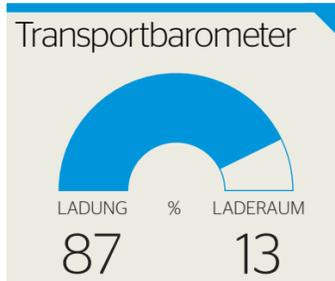
**Logistik-Prozesse noch nicht durchgängig digitalisiert?**

Unsere 150 IT- und Logistik-Expert:innen bieten Ihnen:

- Langjährige Erfahrung in Consulting, Projektmanagement und Betrieb
- Den perfekt ausgestatteten digitalen Logistik-Arbeitsplatz, in nahezu jedem Land der Erde:
  - IT-Leistungen (Cloud, Office-IT, SAP)
  - Logistik-Applikationen (CargoWise, TMS, WMS)
  - Cyber Security
  - 24/7 Help Desk
- Digitalisierung der Prozesse entlang Ihrer Logistik-Wertschöpfungskette

**logineer – Ihr IT-Partner für internationale Logistik**

Wir stehen bereit. Wann wollen Sie starten?  
[www.logineer.com/dvz](http://www.logineer.com/dvz)



### Nachfrage legt nochmals zu

Die Kapazitätsnachfrage in Europa nimmt wie in den Vorwochen weiter zu. Das Timocom Transportbarometer steigt um 1 Prozentpunkt. Das Verhältnis von Ladung zu Laderaum steht bei 87:13. Auf innerdeutschen Relationen ist verfügbarer Laderaum weiterhin Mangelware. Die Nachfrage nach Laderaum steigt um 1 Prozentpunkt auf ein Verhältnis von 91:9. (tb)

### Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland	
57	43	84	16
45	55	91	9
9	91	78	22
47	53	45	55
32	68	87	13
91	9	91	9
29	71	29	71
27	73	64	36
69	31	80	20
38	62	55	45
43	57	43	57
49	51	82	18
50	50	90	10
33	67	87	13

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

**TIMOCOM**

# Flexibel im Doppelpack

Antwerpen und Zeebrügge fusionieren / Vorreiterrolle als „Green Port“ geplant

Von Friederike Hoppe

Die Häfen von Antwerpen und Zeebrügge haben sich zum Port of Antwerp-Bruges zusammengeschlossen. Nachdem im Februar 2021 der Vereinigungsprozess angestoßen wurde, unterzeichneten die beiden Städte am 22. April den Gesellschaftervertrag. Vergangene Woche folgte die Verkündung. Der fusionierte Hafenbetrieb soll eine stärkere Stellung im internationalen Wettbewerb erreichen und in der Energiewende als „Green Port“ führend in Europa werden.

### Schnell auf Störungen reagieren

„Die Kombination beider Plattformen gibt uns die Möglichkeit, auf Störungen vorbereitet zu sein“, erklärte Wim Dillen, International Development Manager des Antwerpener Hafens, im Gespräch mit der DVZ. Sobald Störungen auftreten, kann ein Teil der Ladung flexibel auf den jeweils anderen Hafen verlagert werden. Das sei notwendig, denn auch künftig werden sich die Häfen auf gestörte Lieferketten einstellen müssen. „Heute ist das Containergeschäft gestört und unregelmäßig. Daher prüfen immer mehr Verlagerer auf der ganzen Welt die Option der Breakbulk-Verschiffung“, so Dillen.

Der Manager sieht seine Hauptaufgabe darin, den Hafen im Hinterland bekannt zu machen. „Unser Haupteinzugsgebiet beginnt ungefähr zwischen Antwerpen und Berlin und allen südlichen Regionen. Dazu gehören Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Bayern, Österreich, Tschechien und die Schweiz.“

Mit der Hafenfusion entsteht der größte Exporthafen in Europa (147 Millionen Tonnen pro Jahr, zum Vergleich Rotterdam: 144 Millionen Tonnen) sowie „ein Welthafen, der Wirtschaft, Menschen und Klima in Einklang bringt“, hieß es am Donnerstag bei der offiziellen Veranstaltung der beiden Häfen.

### Chemiedrehscheibe in Europa

Ziel sei es, die Vorteile beider Standorte bestmöglich zu einem gemeinsamen Profil zu schärfen. Die Strategie werde auf Container, Breakbulk, RoRo-Verkehr und Chemieprodukte ausgerichtet. Zeebrügge besitzt sowohl im RoRo-Geschäftsfeld als auch im Gasgeschäft eine starke Marktposition. 15 Prozent des importierten



Der Hafen Antwerpen ist Drehscheibe für Breakbulk sowie für die Lagerung von Containern, Stückgut und chemischen Produkten.

### Antwerpen-Zeebrügge Divers bei Waren und Regionen

Güter	in Mio. Tonnen
Container	159 = 14,2 Mio. TEU
Breakbulk	13,2
RoRo	19,2
Liquid Bulk (davon Energiegas)	82,4 (11,4)
Dry Bulk	15,1

Zielregion	Import/Export in Mio. Tonnen		
	Import	Export	Gesamt
Europa	67,5	55,3	122,8
Mittlerer Osten	24,4	24,2	48,6
Nord- und Zentralamerika	19,5	21	40,5
Naher Osten	13,7	16,2	29,9
Afrika	9,6	20,1	29,7
Südamerika	7,3	7,8	15,1
Pazifik-Region	0,5	1	1,5

Quelle: Port of Antwerp-Bruges, Grafik: DVZ

LNG in Europa kommen über den Hafen.

Das sei ein großer Vorteil in dieser Zeit des Krieges, erklärte Dillen. „Mit Zeebrügge haben wir einen Partner, der der führende Hafen für die Abwicklung von RoRo-Trailertransporten in Großbritannien ist. Darin sehen wir eine Chance, unser Portfolio im Hinterland von Antwerpen zu erweitern. Und unsere Kollegen in Zeebrügge profitieren von der Verbindung nach Antwerpen, sie können jetzt die intermodale Anbindung an ihr bestehendes Netzwerk nutzen“, ergänzte Elmar Ockenfels, Hafenbeauftragter für die Märkte Deutschland und Schweiz. Antwerpen dagegen sei eine wichtige Drehscheibe als Breakbulk-Hafen sowie für die Lagerung von Containern, Stückgut und chemischen Produkten.

### „Wirtschaftsmotor Flanderns“

„Der vereinigte Hafen ist nicht nur Wirtschaftsmotor Flanderns, zusammen bilden die Häfen von Antwerpen und Zeebrügge den größten Exporthafen, den größten Fahrzeugumschlaghafen und die wichtigste Chemiedrehscheibe Europas“, resümierte Annick De Ridder,

Hafenschöffin und Vorsitzende des Verwaltungsrats des Antwerpener Hafens.

### Lieferketten neu aufstellen

Der Port of Antwerp-Bruges will die Energiewende als „Vorreiter bei der Umsetzung der Wasserstoffwirtschaft“ mitgestalten. „Wir haben den Ehrgeiz, das Zentrum für grüne Energie in Europa zu werden und die besten zu sein“, erörterte Dillen. Mit dem Projekt „Antwerp@C“ sollen bis 2025 2,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus der Hafenindustrie abgeschieden und als Rohstoff wiederverwendet werden. Zudem werde eine Wasserstoffpipeline zwischen beiden Standorten sowie ins Hinterland verlegt.

Einen positiven Effekt der Fusion sieht Dillen schon jetzt. „Der Zusammenschluss beweist, dass wir der größte Exporthafen Europas sind; kein anderer Hafen hat so viel Exportfracht.“ In Zukunft müsse jeder seine Strategie in Bezug auf Lieferketten-Nachhaltigkeit ändern, fordert Ockenfels. Das betreffe nicht nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, „sondern auch die Stabilität einer durchgängigen Lieferkette ins Hinterland für die Produktion und den Konsum“.

# DVZ E-COMMERCE LOGISTICS DAY

Den Boom clever managen und davon profitieren!

Jetzt anmelden!

11.05.2022 – HAMBURG

Mit freundlicher Unterstützung von:

Jetzt anmelden unter: [www.dvz.de/ecommerce](http://www.dvz.de/ecommerce)

Persönliche Ausgabe, Frau Meyle, Rüdiger Spedition GmbH, Krauthaim, Kd.Nr.: 921001700, Abo-Nr.: 482553. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

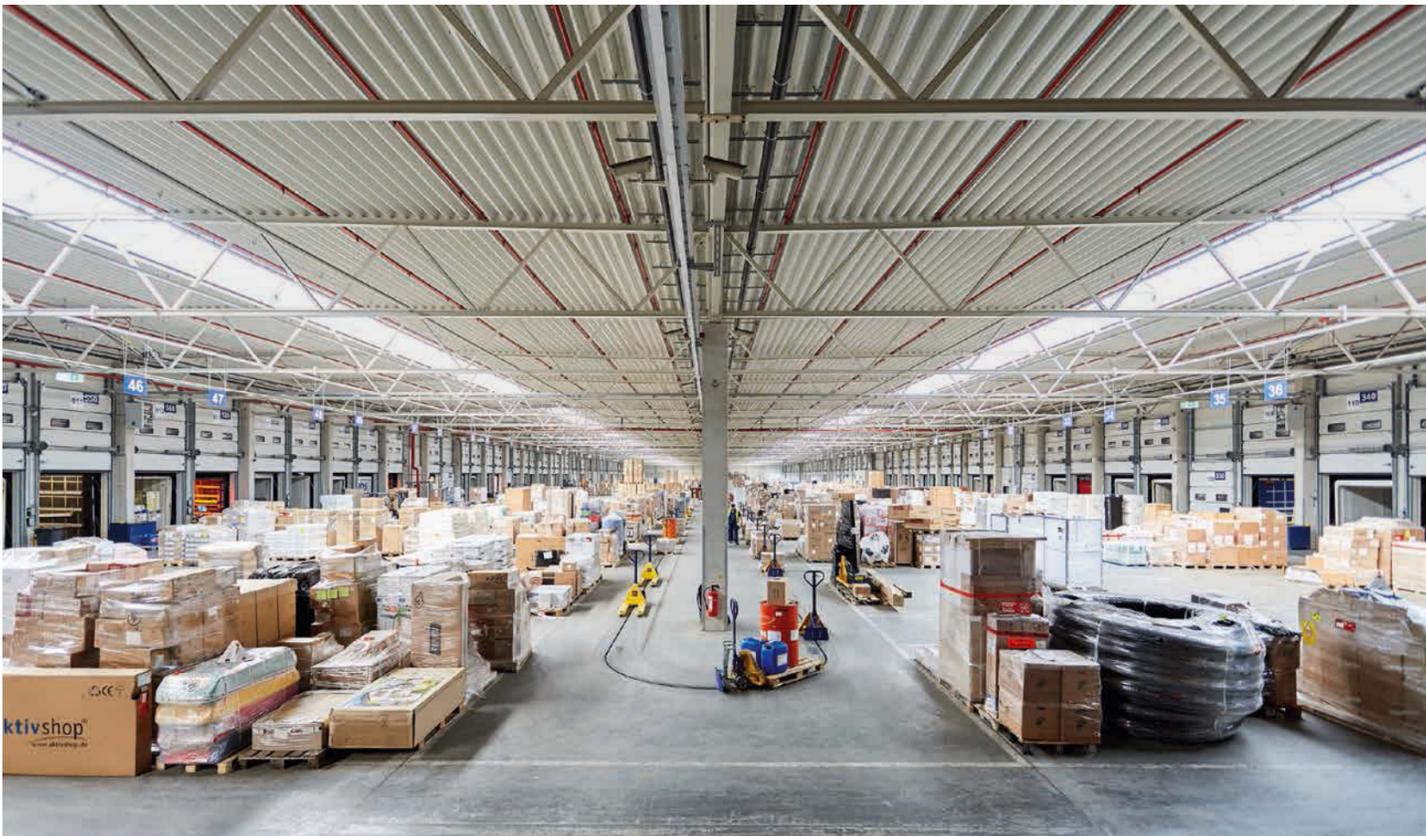


FOTO: DSV/MAKIS-GRAPHY/SAGMALSPEGHETTI FOTODESIGN

Die Entlastung von bestehenden Terminals (hier die Umschlaganlage in Krefeld), aber auch die eigene Netzdichte stehen im Mittelpunkt der DSV-Überlegungen.

# DSV Road stärkt Stückgut

Mit neuen Niederlassungen will die **deutsche Organisation** das Geschäftsfeld ausbauen

Von Lutz Lauenroth

Die deutsche Landverkehrsorganisation von DSV hat einen klaren Auftrag: „Wir wollen ganz einfach wachsen - wachsen ist im Stückgutgeschäft ein Muss“, gibt Peter Fog-Petersen, Chef von DSV Road in der Region Deutschland/Österreich/Schweiz (DACH), vor. Dies gelte sowohl für die nationalen Aktivitäten als auch für die internationalen, sagt er gegenüber der DVZ. Denn: „Wir wollen ein Full-Service-Anbieter sein, bei dem das gesamte Volumen von DSV auch über das eigene Netz abgewickelt wird, und da ist Netzdichte wichtig. Wir brauchen also Volumen, um die Netzdichte und -qualität zu sichern“, begründet der Däne das Wachstumsstreben.

Aus diesem Grund will DSV die Zahl der Niederlassungen in Deutschland in den kommenden drei Jahren erhöhen und die für das Stückgutgeschäft verfügbare Umschlagfläche ausbauen. Ein Schritt auf diesem Weg ist bereits durch die Übernahme der Agility-Logistiksparte Global Integrated Logistics (GIL) gegangen. „Dadurch haben wir in Deutschland 6 neue Standorte in Düsseldorf, Hannover, Potsdam, Leipzig, Mannheim und Fulda zum DSV-Road-Netz hinzugewonnen.“ Das bedeutet, die DSV-Sparte verfügt hierzulande inzwischen über 27 eigene Standorte, davon 16 für Stückgut.

Mindestens sechs weitere sollen hinzukommen, kündigt Fog-Petersen an. Dabei denkt er vor allem daran, eigene neue Standorte aufzubauen. Konkret ist das Vorhaben bereits in Hamburg. Auch in Hannover ist eine eigene Präsenz vorgesehen.

Die DSV-Strategie passt zu den Überlegungen, die derzeit in der Stückgutkooperation IDS - in der DSV einer der großen Partner ist - angestellt werden. Wie ist mit dem künftigem Mengenzuwachs umzugehen, wie viele Standorte werden wo benötigt, so die aktuellen Fragestellungen. Derzeit hat IDS 51 Depots in Deutschland, angedacht sind 60 bis 65 in fünf Jahren - abhängig von und jeweils angepasst an die tatsächliche Mengenentwicklung, bestätigt



**„Es wäre schon merkwürdig, wenn kein Europa-Hub in Deutschland liegen würde.“**

Peter Fog-Petersen, DACH-Chef von DSV Road

IDS-Geschäftsführer Michael Bargl. Gerade in Ballungszentren soll mit Doppel- und Dreifachbesetzungen gearbeitet werden.

Die benötigten Kapazitäten sollen möglichst aus dem IDS-Verbund heraus geschaffen werden. Dabei sollen vorrangig die jeweiligen Partner in ihren Franchisegebieten für die entsprechenden Kapazitätsanpassungen sorgen, entweder über Erweiterungen bestehender Anlagen oder aber durch einen zusätzlichen Standort in ihrem Gebiet, so Bargl. Alternativ können auch

## Zum Unternehmen

DSV Road verfügt in Deutschland über 27 Standorte, 16 davon sind Stückgutstandorte. In diesem Sektor sind rund 900 der rund 2.000 Beschäftigten tätig. 60 Prozent des Umsatzes, den DSV Road nicht nennt, entfallen auf nationales und internationales Stückgut, der Rest auf Teil- und Komplettlösungen, Gebietspedition für die Automobilindustrie und auf das Retailgeschäft.

andere IDS-Partner Optionen in Regionen erhalten, für die sie bisher nicht zuständig waren - so bereits geschehen beispielsweise in der Berliner Region oder auch in Stuttgart und Hamburg.

„Wir sind da derzeit in einem Prozess, der noch nicht abgeschlossen ist“, deutet Fog-Petersen an. „Aber ich denke, das können wir aus unserem Kreis schaffen - und wir als DSV sind bereit, mehr Depots in das Netz einzubringen.“

So deckt DSV derzeit mit den sieben Häusern in Westerkappeln bei Osnabrück, Baunatal, Krefeld, Homburg, Schwieberdingen, Lahr und Aschaffenburg die umliegenden Gebiete für den Verbund ab. Der Agility-Standort in Düsseldorf ist bereits eingebunden - und unterstützt das Krefelder DSV-Haus.

Zudem plant DSV Ergänzungen in den Regionen Frankfurt, Stuttgart/Schwieberdingen sowie Osnabrück/Münster. Dort will Fog-Petersen zusätzlich zu den bestehenden Standorten jeweils einen zweiten in der Region aufbauen, um mehr Raum für Wachstum zu schaffen sowie die Qualität im inländischen IDS-Netz zu sichern.

Zurück nach Hamburg. Da will DSV kurzfristig einen Road-Standort eröffnen und sucht nach einer geeigneten Fläche für einen Neubau. Allerdings sei dies nicht so einfach, so dass DSV im Notfall auch eine Bestandsimmobilie übernehmen würde. Hier sind zwar vorrangig Kühne + Nagel (KN) und seit einiger Zeit auch das dortige Noerpel-Haus für IDS tätig. Für ein DSV-Depot dürfte es dann eher um die Wachstumsmengen gehen, weiß Fog-Petersen.

Die neun Nicht-IDS-Stückgutstandorte der Sparte Road sind im internationalen Stückgutgeschäft tätig. Dieses Geschäftsfeld hat deutlich an Bedeutung gewonnen. Beitrag der Anteil vor rund zehn Jahren nach der Übernahme verschiedener Stückgutpeditionen in Deutschland nur 20 Prozent, so sind es inzwischen über 60 Prozent.

Hier hat DSV Road 2021 intensiv daran gearbeitet, „die 32 in Europa bedienten Länder in einem gemeinsamen Netz zusammenzuführen“. So wurde bereits eine zentrale

Steuerung eingeführt, wodurch feste Frequenzen und Laufzeiten sowie einheitliche Standards für alle Europa-Verkehre geboten werden können. Rund 300 DSV-Standorte sind Teil dieses Netzes, das aus über 1.000 Linien täglich besteht. Hinzu kommen Verkehre, die von den Landesgesellschaften individuell je nach Bedarf gestaltet werden können.

Dabei stehen Direktverkehre im Vordergrund. Darüber hinaus sollen künftig vier Europa-Hubs eingerichtet werden, um auch auf Routen mit nicht genügend Aufkommen adäquate Laufzeiten bieten zu können. Wo diese Hubs liegen werden, sei noch in der Diskussion, aber „es wäre schon merkwürdig, wenn keins in Deutschland liegen würde“.

Auch wenn DSV im Landverkehr Teil- und Komplettlösungen fährt, für die Automobilindustrie als Gebietspedition unterwegs ist und auch im Retailgeschäft in der klassischen Ver- und Entsorgung vom Einzelhandel tätig ist - „das Stückgutgeschäft steht bei uns wirklich im Fokus, da wollen wir am stärksten wachsen“. Derzeit entfallen nach Angaben von Fog-Petersen etwa 60 Prozent des Umsatzes von DSV Road in Deutschland auf nationales und internationales Stückgut. Details zu Umsatz und Ergebnis nennt er allerdings nicht. „Aber wir sind nach Jahren der Verluste jetzt gut unterwegs“, deutet Fog-Petersen an.

Grundsätzlich will er sein Wachstumsziel organisch erreichen. Aber „wir sind natürlich immer offen für neue Möglichkeiten“, ergänzt Fog-Petersen und fügt hinzu: „Ich denke nicht, dass unsere Reise vorbei ist.“ Etwas anderes würde angesichts der diversen DSV-Zukäufe in den vergangenen Jahren auch überraschen.

ANZEIGE

**VERY**  
 fast.safe.easy  
 OBC • Air-Charter • Flex

**SAMEDAYLOGISTICS**  
 The Experts in Emergency Logistics  
 +49 (0)6107 5051-25  
 helpnow@samedaylogistics.de

## Optimismus bei der UIRR

**KOMBINIERTER VERKEHR** Die Mitgliedsgesellschaften der internationalen Kombivereinigung UIRR bleiben trotz der massiven Auswirkungen des Ukraine-Krieges optimistisch. Das zeigt der aktuelle Stimmungindex, für den die UIRR die Top-Entscheider ihrer Mitglieder befragt. Deren Stimmung ist zwar etwas gedämpfter als zuletzt, doch erreicht der Index mit „leicht positiv“ immer noch die dritthöchste von sieben möglichen Stufen.

Die Kombivereinigung liefert auch gleich die Begründung für die aktuelle Stimmungslage: Es werde spekuliert, dass die durch den Krieg verursachten wirtschaftlichen Störungen teilweise ausgeglichen werden könnten, und zwar durch eine verstärkte Verlagerung aufgrund der hohen Energieeffizienz des Kombinierten Verkehrs. Das wiederum sei nützlich für die Abkopplung Europas von Öl- und Gasimporten aus Russland.

Die UIRR-Gesellschaften haben ihr Transportvolumen im ersten Quartal um 5,14 Prozent gesteigert. Das sei weniger als im Vergleichszeitraum 2021, schreibt die Vereinigung. (kl)

## Avnet investiert in große Halle

**SACHSEN-ANHALT** Mit einem Investitionsvolumen von 225 Millionen Euro entsteht in Bernburg im Salzlandkreis ein Verteilzentrum für Halbleiter und elektronische Bauteile des US-amerikanischen Großhändlers Avnet. Auf dem 190.000 Quadratmeter großen Grundstück werde zunächst eine Logistikfläche von rund 56.000 Quadratmetern entstehen, sagte Roswitha Heiland, bei Avnet für die Logistik in Europa, dem Nahen Osten und Afrika verantwortlich. Ab 2024 soll der Betrieb schrittweise aufgenommen werden. Nach Avnet-Angaben entstehen 700 Arbeitsplätze.

Der Konzern hat im vergangenen Jahr eigenen Angaben zufolge weltweit rund 157 Milliarden Chips geliefert. Bislang gibt es in Europa zwei Avnet-Lager mit jeweils 27.000 Quadratmetern, die beide an ihre Grenzen stoßen. Erst vor wenigen Wochen hatte der US-Chiphersteller Intel verkündet, eine Fabrik in Magdeburg zu bauen. (dpa/cs)

ANZEIGE

**BRÄUNIG**

Ihr Profi für Schwer- und Spezialtransporte

Richardtstr. 2 · 30519 Hannover  
 T +49 (0) 511-270 460-0 · F +49 (0) 511-270 460-46  
 bernd@braeunig-schwerlast.de · www.braeunig-schwerlast.de

## Lkw-Kartell: Spediteure gehen leer aus

**URTEIL** Die Mercedes-Benz Group muss keinen Schadenersatz wegen Beteiligung des Vorgängerunternehmens Daimler am sogenannten Lkw-Kartell zahlen. Das Landgericht Stuttgart wies eine Klage mit der Forderung nach einer Entschädigung in Höhe von rund 96 Millionen Euro ab.

In der Begründung hieß es, die vom Ladungsverbund Elvis gegründete Themis Schaden GmbH, welche die Forderungen von rund 350 Unternehmen gebündelt hatte, erbringe keine ihr erlaubte Inkassotätigkeit, sondern eine umfassende Rechtsberatung. Das verstoße gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz. Das Unternehmen sei nicht Inhaber etwaiger kartellrechtlicher Schadenersatzansprüche - und dürfe deshalb nicht klagen. Gegen das Lkw-Kartell waren beim Landgericht rund 300 Klagen eingegangen.

Die EU-Kommission hatte 2016 Kartellstrafen über insgesamt knapp 3 Milliarden Euro gegen die Hersteller Daimler, Iveco, Daf und Volvo/Renault verhängt, weil diese sich über Jahre hinweg über Preislisten ausgetauscht hatten. Die Frage, ob den Käufern der Lastwagen ein Schaden entstanden ist, blieb aber offen. (dpa/ben)

# Rüdinger mit Wachstumsschub

**Krautheimer Spedition** legt bei Umsatz und Ergebnis zu

Von Lutz Lauenroth

Die mittelständische Speditionsgruppe Rüdinger aus Krautheim hat „ein überraschend erfolgreiches Jahr“ hinter sich. Der Umsatz legte um 28 Prozent auf 62 Millionen Euro zu, nachdem er 2020 Corona-bedingt noch leicht gesunken war, erklärte Unternehmenschef Roland Rüdinger am Dienstag auf einer Pressekonferenz. Der Vor-Corona-Wert wurde um fast 12 Millionen Euro übertroffen.

Das Ergebnis sei in gleichem Umfang gestiegen, deutete Rüdinger an, ohne jedoch Zahlen zu nennen. Zum Vergleich: Für 2020 hatte die Rüdinger Spedition GmbH, auf die rund 98 Prozent der Umsätze entfallen, im „Bundesanzeiger“ einen Jahresüberschuss von knapp 1,2 Millionen Euro ausgewiesen.

In den beiden Kerngeschäftsfeldern Regional- und Fernverkehr sowie Stückgut, mit je 28 Prozent am Gesamtumsatz beteiligt, stiegen die

Erlöse jeweils um rund 20 Prozent. Prozentual noch besser schnitt die See- und Luftfrachtabteilung ab: Angesichts der hohen Frachtraten verdoppelte sie ihren Umsatz auf knapp 10 Millionen Euro.

Hinter den Erwartungen zurück blieb die Lagerlogistik. Hier litt Rüdinger im ersten Halbjahr unter deutlichen Leerständen. Dies habe sich aber im Verlauf des Jahres verbessert, so dass die Anlagen inzwischen wieder komplett ausgelastet sind. Im laufenden Jahr sind weitere Anlagen in Weikersheim, Waldenburg und Boxberg geplant. Zudem will Rüdinger das Geschäftsmodell in Richtung Produktionsversorgungslogistik für Maschinenbauer ausweiten.

Im Stückgut konnten die Mengen kräftig gesteigert werden - sowohl im Sammelgutausgang als auch im Eingang um rund 20 Prozent. Nicht gelungen sei es aber trotz verschiedener Vertriebsfolge, die Unpaarigkeit zu reduzieren: Unverändert dominiert der Eingang deutlich.

Eine Konsequenz: Rüdinger will sich spätestens Ende des Jahres aus der Verteilung in der bayerischen Region Würzburg/Kitzingen für die Kooperation Online Systemlogistik zurückziehen - „da wir dort so gut wie keinen Sendungsausgang akquirieren können, aber verteilen müssen, lohnt sich das nicht“. Weil aber bei Online eine Teilkündigung nur für ein Gebiet nicht möglich sei, habe er die Mitgliedschaft komplett gekündigt. Derzeit laufe die Suche nach einer gemeinsamen Lösung.

Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass Rüdinger bei dem Stückgutverbund CTL einsteigt. Damit wäre er - inklusive Online - Mitglied in sechs Stückgutkooperationen und einem Teilladungsverbund.

Für 2022 strebt Rüdinger erneut ein Umsatzplus von 15 Prozent an. Allerdings dürfte ein großer Teil von der gestiegenen Inflation ausgelöst werden. Als Wachstumsträger sieht er das Sammelgut- und Teilladungsgeschäft sowie angesichts der wieder erreichten Vollauslastung auch die Lagerlogistik.

## Logistik treibt Schuon-Gruppe kräftig an

**BILANZ** Die Schuon-Gruppe hat im vergangenen Jahr einen Umsatz von rund 77 Millionen Euro erwirtschaftet. Das entspricht einer Steigerung um 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Seit 2010 hat sich der Umsatz nach eigenen Angaben verdoppelt.

Im Jahr 2021 hätten sich zwar alle Kerngeschäftsbereiche positiv weiterentwickelt; besonders erfolgreich sei aber der Ausbau des Kontraktlogistikgeschäfts gelaufen, wie Alexander Schuon, Geschäftsführer der Alfred Schuon GmbH, kommentiert. Inzwischen entfallen gut 20 Prozent des Gesamtumsatzes der Logistikgruppe auf diesen Bereich: „Wir haben dieses Geschäftsfeld in den vergangenen Jahren als zweites Standbein etabliert, um auf das gestiegene Interesse an Logistikdienstleistungen mit besonderer Wertschöpfungstiefe zu reagieren“, erklärt Schuon.

Den weitaus größten Teil mache aber nach wie vor der Transport großvolumiger Güter aus. Das Logistikunternehmen ist vor allem für Automobil-, Dämmstoff- und Verpackungsproduzenten tätig und disponiert dafür europaweit mehr als 330 Fahrzeuge. (tb)

### Stellenangebote

**Willkommen an Bord**

Chapman Freeborn ist der weltweit führende Spezialist für Charterflüge und Teil der Avia Solutions Group. Für unser Team in **Frankfurt** suchen wir einen **Air Cargo Charter Broker (m/w/d) in Vollzeit**

Ihr Aufgabengebiet:

- Logistische und administrative Ausarbeitung, Koordination und Abwicklung von Charterflügen
- Englische und deutsche Korrespondenz
- Kundenbetreuung und Außeneinsätze (Luft u. Boden)

Sie verfügen über Berufserfahrung im Bereich Luftfracht. Teamfähigkeit, Kommunikationsstärke und eine strukturierte Arbeitsweise runden Ihr Profil ab. Sie sind bereit zu Stand-By und Wochenenddiensten.

Bitte bewerben Sie sich auf unserer Webseite unter Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen.

[chapmanfreeborn.aero/en/careers/](http://chapmanfreeborn.aero/en/careers/)



### Stellengesuche

**Prokurist/NLL/Verkehrsleiter**  
 57 Jahre, Spedition & Logistik, über 35 Jahre Berufs- und Führungserfahrung in Konzern und Mittelstand, Restrukturierung, Sanierung, Optimierung, Personal- und Geschäftsentwicklung, sucht neue Herausforderung.  
**Bei Interesse bitte:**  
[coupon999@vodafonemail.de](mailto:coupon999@vodafonemail.de)

**DIGITAL**  
 IST EINFACH SCHNELLER

**JETZT FREISCHALTEN**  
[www.dvz.de/digital](http://www.dvz.de/digital)



### Geschäftsverbindungen

**Unternehmensverkauf Raum Mannheim mit eigenem Fuhrpark**  
 Ladungs- und Teilladungsfernverkehr / Lager / gutes Personal langjährige Kundenverbindungen / Jahresumsatz ca. € 2,5-3,0 Mio. nachhaltige Erträge / Verkauf aus Altersgründen  
 Bei Interesse freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme unter Chiffre 0078 an die DVZ oder unter [chiffre@dvz.de](mailto:chiffre@dvz.de).

[www.palettenankauf.de](http://www.palettenankauf.de)

Lassen Sie uns über Ihre Paletten reden!

**LEIH-LOGISTIKER**

Inh. Ron Stränge  
 Tel: 04163 90 83 990  
[R.Strange@Leih-Logistiker.de](mailto:R.Strange@Leih-Logistiker.de)  
[www.Leih-Logistiker.de](http://www.Leih-Logistiker.de)

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

**TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER**

[www.dvz.de](http://www.dvz.de)





ANZEIGE

**PFICHTLEKTÜRE**  
 für Logistik-Entscheider



**JETZT 4 WOCHEN TESTEN**



Brief

[www.dvz.de/brief-testen](http://www.dvz.de/brief-testen)



**Auch die Immobilien- und Logistikbranche ist gefordert, neue Ideen zu entwickeln.**

Alexander Handschuh, Sprecher des DStGB



**Wir brauchen einen gemeinsamen Konsens, um einheitliche ESG-Standards zu schaffen.**

Kuno Neumeier, Logivest Gruppe



**Wenn wir junge Menschen für Logistik begeistern wollen, muss definitiv mehr kommen.**

Stephan Dalbeck, Colliers International Deutschland



Wo gibt es Flächen? Das fragte Moderator Tim-Oliver Frische (l.) Barbara Riewe, die im GVZ JWP bei Michael Moehlmann (Mitte) fündig geworden ist. Steffen Kammradt und Peter Bergmann (r.) warben für das GVZ Frankfurt (Oder).

# Auf der Suche nach dem Goldstaub

Um der Flächenknappheit in citynahen Lagen zu begegnen, braucht es neue Herangehensweisen, so der Tenor des **Ramp-One-Events der DVZ** in Hamburg. Und bei der Nachhaltigkeit wünscht sich die Branche klare politische Vorgaben.

Von Ingo Neuling

Flächenknappheit und Fachkräftemangel - zwei Themen, von denen man meinen könnte, sie seien bereits zur Gänze ausdiskutiert worden, bildeten den roten Faden des Ramp-One-Events für Logistikimmobilien-Entscheider. Dabei ging es allerdings weniger um die Feststellung, dass beide Aspekte nach wie vor eine große Herausforderung darstellen, als vielmehr darum, wie man ihnen erfolgreich begegnet - oder in den Worten von Keynote-Speaker Stephan Dalbeck: „Die Probleme sind zwar nicht wirklich neu, aber gelöst sind sie noch lange nicht.“ Rund 170 Teilnehmer zählte das Event in den Design Offices in Hamburg-Hammerbrook.

So forderte der Managing Director von Colliers International Deutschland deutlich mehr Engagement, um das Ansehen der Logistik beim Nachwuchs zu steigern. „Wenn wir junge Menschen für Logistik begeistern wollen, muss definitiv mehr kommen“, betonte Dalbeck und verwies unter anderem auf die Bedeutung des Well-Being-Ansatzes, um das Arbeitsumfeld so angenehm wie möglich zu gestalten. „Der urbane Lifestyle muss auch in den B- und C-Lagen zu spüren sein.“ Höhere Mietkosten für attraktive Räumlichkeiten seien nicht das Problem. Wer sich außerhalb der Ballungszentren ansiedele, habe vor allem mit erhöhten Transportkosten zu kämpfen.

„B ist das neue A“

Apropos B- und C-Lagen. Dass diese Klassifizierung schnell obsolet werden kann, zeigen Beispiele aus Wilhelmshaven und der Region Berlin/Brandenburg. „B ist das neue A“, sagte Steffen Kammradt, Sprecher der Geschäftsführung der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg. Nicht erst seit der Tesla-Ansiedlung in Grünheide erfahre die Region einen wahren Nachfrageboom. „Die Strecke Berlin-Frankfurt/Oder lässt sich mit der Bahn in unter einer Stunde schaffen. Wäre Berlin Shanghai, dann lägen alle Flächen auf dieser Achse definitiv in A-Lagen.“

Michael Moehlmann, Vertriebsleiter des Güterverkehrszentrums

(GVZ) Jade-Weser-Port, weiß Ähnliches zu berichten: „Wilhelmshaven war lange Zeit kaum im Blickfeld von Logistikern. Doch spätestens seit es bei den großen Seehäfen stockt, ist das Interesse an Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen erheblich gewachsen.“ Die bestehenden Flächen im GVZ seien entweder vergeben oder bereits optioniert.

Warum der Jade-Weser-Port derzeit so gefragt ist, erläuterte Barbara Riewe, geschäftsführende Gesellschafterin von Europa-Center Logistikimmobilien Projekte: „Wilhelmshaven haben wir als perspektivischen Standort identifiziert. An Fachkräften herrscht dort kein nennenswerter Mangel, der Hafen ist ein Endpunkt der Neuen Seidenstraße, ihn laufen alle großen Reederei-Allianzen an, und es gab kaum Einschränkungen beim Bau.“ Außerdem kann der Tiefwasserhafen mit einem Pfund wuchern, das kaum ein Hafen mehr bieten kann: Sowohl die Kaje als auch das GVZ sind erweiterbar. Riewe: „Wir waren auf der Suche nach Goldstaub, in Wilhelmshaven haben wir ihn gefunden.“

Thema „letzte Meile“

Es gibt sie also noch, die freien Flächen. Aber eben nicht überall. Die Flächenknappheit in citynahen und vor allem in urbanen Lagen ist gekommen, um zu bleiben. In Vertretung für die erkrankte Janine Zimmermann, Head of Logistics bei Drees & Sommer, verwies Moderator Tim-Oliver Frische auf die im Oktober 2021 veröffentlichte Logix-Publikation „Logistik auf der letzten Meile - Real-Labor Stadt“. Sie gibt Kommunen einen Handlungsleitfaden zum Umgang mit der letzten Meile an die Hand. Denn Fakt ist, dass Logistikimmobilien bei Gemeindevertretern nicht das allerhöchste Ansehen genießen. Fakt ist aber auch, dass eine funktionierende Logistik auf der letzten Meile unabdingbar ist, wenn Bürgerinnen und Bürger in den Genuss logistischer Dienstleistungen beispielsweise für E-Commerce-Sendungen kommen sollen.

Alexander Handschuh, Sprecher des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), bestätigte, dass



Engagierte Referenten: Während Francisco Bähr (oben links) sein neues Start-up Qprem vorstellte, nahm sich Alexander Handschuh (DStGB, Mitte) die letzte Meile vor; Keynote-Speaker Stephan Dalbeck (Colliers) fokussierte auf den Fachkräftemangel. Derweil ließ es sich sowohl im Innenhof der Design Offices als auch in Coworking-Space-Atmosphäre im Innenraum trefflich unter Branchenkollegen diskutieren.



Sven Grönwoldt (JLL, Bild unten, Mitte) und Andreas Strey (HIH Invest Real Estate, rechts) sprachen über ESG. Die Studierenden der Initiative Immo Point der HS für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen/Real Estate Management wurden umworben.



FOTOS: DIERK KRUSE

Kommunen auf die steigenden Bedarfe gerade mit Blick auf die letzte Meile reagieren müssen. Dabei herrsche allerdings Flächenkonkurrenz zwischen Wohnen, Gewerbe, Logistik sowie Grünanlagen und Flächenentsiegelung im Sinne einer besseren Aufenthaltsqualität. Hier sei auch die Logistikbranche gefordert, gemeinsam mit den Kommunen neue, ganzheitliche Ideen zu entwickeln und „aus dem Silodenken herauszukommen“. Denkbar sei für Handschuh etwa die Abkehr von einseitigen Prioritätensetzungen hin zu einem Nutzungsmix neuer oder bestehender Gebäude: „Das kann ein neuer Ansatz sein - ebenso wie temporäre Zwischennutzungen.“

Nachhaltigkeit „messbar“ machen

Das Thema Nachhaltigkeit ist ein Megatrend. Aber was bedeutet Nachhaltigkeit genau, und wie misst man sie? Die EU-Taxonomie-Verordnung und die von der UN definierten Standards für nachhaltige Investments (ESG-Kriterien) seien zwar sinnvoll und grundsätzlich gut, doch es fehlen noch konkrete Vorgaben, sagte Kuno Neumeier, CEO der Logivest Gruppe. „Wir brauchen einen gemeinsamen Konsens, um einheitliche Standards zu schaffen und somit auch eine Messbarkeit und Vergleichbarkeit zu ermöglichen.“ Hier sieht er die Politik in der Pflicht. „Sie muss aus diesem Flickenteppich einheitliche Vorgaben formulieren, um ein Mindestmaß an Nachhaltigkeit für Logistikimmobilien festzulegen.“ Zudem läge das Thema ESG bei den Kommunen noch unterhalb des Radars, zuvorderst ginge es um Arbeitsplätze, Verkehrskonzepte und Gewerbesteuerereinnahmen.

Mit wie viel Leidenschaft alle Beteiligten bei der Sache waren, zeigte sich nach über sechs Stunden ausgefülltem Programm: Einige von ihnen „enterten“ die Bühne, nahmen Moderator Tim-Oliver Frische in Beschlag und eröffneten kurzerhand einen weiteren Talk an der Rampe über die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs. Tenor: Trotz Preissteigerungen, Lieferengpässen und hoher Inflation fühle sich die Branche „noch nicht beunruhigt“. Fortsetzung folgt. (tof)

Von Jan Peter Naumann

Sie hat die Herzen des Ausbilder-teams im Sturm erobert: Jolina Ferreira ist lernwillig, zielstrebig und sehr selbstständig. Derzeit macht sie bei VTG Railtrain eine Ausbildung zur Konstruktionsmechanikerin. Frauen in Metallberufen sind noch eher selten, bei Jolina kommt hinzu, dass sie die erste Gehörlose ist, die bei dem Hamburger Unternehmen VTG das seit 2017 angebotene integrative Ausbildungsprogramm durchläuft. Es entstand auf Initiative des damaligen Vorstandsvorsitzenden Heiko Fischer. Das Angebot richtet sich vor allem an junge Menschen mit einem Hauptschulabschluss, die auf der Suche nach einer technischen Ausbildung sind. Gerade jungen Leuten, die aufgrund ihrer familiären Situation, ihres sozialen Umfeldes oder kultureller Hindernisse Schwierigkeiten haben, auf dem ersten Arbeitsmarkt eine Lehrstelle zu finden, will VTG Railtrain den Schritt in ein gesichertes Berufsleben erleichtern.

„Wenn die jungen Leute zu uns kommen und sich bewerben, spielen die Zeugnisse eine untergeordnete Rolle“, sagt Projektleiter Thomas Mombrei. „Wichtig ist, dass wir den Eindruck bekommen, sie stehen zu ihrer Entscheidung, nach dreieinhalb Jahren dualer Berufsausbildung den Abschluss als Konstruktionsmechaniker oder -mechanikerin zu machen.“ Alternativ kann auch in kürzerer Zeit die Lehre zur Fachkraft für Metalltechnik absolviert werden. Pro Jahr werden zehn Jugendliche angenommen, die Bewerberzahl ist allerdings viermal so hoch, wie Ausbildungsleiter Andre Grote berichtet.

„Jolina stellt uns vor neue Herausforderungen“, sagt Mombrei. Sie selbst erklärt in Gebärdensprache, dass sie sich nicht anders behandelt fühle als ihre hörenden Altersgenossen. Sie findet: „Viele Firmen lehnen zu schnell ab, dabei wäre es sinnvoll und gut, eine Chance zu bekommen. Wir können genauso arbeiten wie andere auch, mit dem einzigen Unterschied, dass die einen hören und wir nicht. Jemanden wegen Gehörlosigkeit abzulehnen, ist wirklich sehr schade.“

Bevor Jolina zu VTG Railtrain kam, hatte ein anderes Unternehmen sie aufgrund ihrer Besonderheit abgelehnt. Eigentlich ein Glücksfall, wie Mombrei unterstreicht, denn beim ersten Kennenlernen wussten er und sein Team: „Hier brennt jemand für den Beruf. Die Sorgen, was passieren kann, wenn man jemanden einstellt, der gehörlos ist, sind unbegründet. Jolina hat sich hier schnell zurechtgefunden und schon in der ersten Woche mit einer Begeisterung gefeilt, wo andere noch nicht einmal das Werkzeug in der Hand hatten.“ Gleichzeitig wurde den anderen Auszubildenden klargemacht, Jolina habe zwar eine Beeinträchtigung beim Hören, aber sie sei nichts Besonderes. Bei VTG Railtrain sind alle gleich.

Doch wie funktioniert die Kommunikation mit Jolina und zwischen ihr und den anderen Auszubildenden? Und wie bekommt sie mit, dass Maschinen laufen oder ein Alarm ausgelöst wurde?

„Es gibt eine App auf dem Handy, über die Gesprochenes direkt in Text umgewandelt wird. Auf diese Weise kommen die Arbeitsanweisungen für mich zustande“, erläutert die in Geesthacht geborene Jolina. „Ich antworte dann per Text. Bei komplexeren Beschreibungen kommt der Dolmetscher für Gebärdensprache in Haus.“ Bei den Maschinen in der Werkstatt signalisiert ein grünes Licht, dass sie ausgeschaltet sind. Außerdem hat die junge Frau mit den kurzen dunkelblonden Haaren noch einen Sender in der Brusttasche ihrer Arbeitskleidung, der mit dem



Jolina Ferreira bedient unter Aufsicht von Ausbildungsleiter Andre Grote die Standbohrmaschine.

## Anders, aber nicht besonders

Die 19-jährige **Jolina Ferreira** absolviert als erste Gehörlose bei VTG Railtrain eine Ausbildung zur Konstruktionsmechanikerin

Alarmsystem der Werkstatt verbunden ist. Vibrationen zeigen an, wenn Gefahr im Verzug ist.

Den finanziellen Aufwand für die Kommunikation und den Umbau der Werkstatt beziffert Mombrei auf einen fünfstelligen Betrag. VTG Railtrain bekam hier finanzielle Unterstützung von der Agentur für Arbeit sowie dem gemeinnützigen Unternehmen Ausblick Hamburg.

„Mir macht die Arbeit mit Metall sehr viel Spaß, denn ich habe hier die Möglichkeit, etwas zu gestalten“, erzählt Jolina, die aus einer Familie stammt, in der alle weitgehend gehörlos sind. Lediglich ihre Mutter kann mit Hörhilfen ihre



**Gehörlose können genauso arbeiten wie andere Menschen auch.**

Jolina Ferreira, Auszubildende bei VTG Railtrain

Umwelt so wahrnehmen, wie wir sie als Hörende kennen. Die Kommunikation mit ihren Altersgenossen in der Werkstatt funktioniert, obwohl niemand die Gebärdensprache beherrscht. Das fasziniert Mombrei immer wieder.

Schon während eines Praktikums an der Höheren Technischen Schule in Hamburg-Wilhelmsburg hatte Jolina mit dem Berufszweig Metallbearbeitung Kontakt und ihre Neigung dafür entdeckt. Zuvor hatte sich die Auszubildende bei Praktika auch im Malerhandwerk, der IT-Technik, bei Elektrik/Elektronik und in der Fahrradreparatur versucht. Außerhalb der Ausbildung spielt Jolina Basketball, ist gern mit Freunden auf St. Pauli und im Schanzenviertel unterwegs und kocht gern - am liebsten italienisch. 2021 beendete sie die Schule nach der elften Klasse und bewarb sich im Juni bei dem sozialen Projekt von VTG.

Sehr lebhaft schildert Jolina, was sie und ihre Mit-Auszubildenden an praktischen Dingen in der Lehrwerkstatt von VTG Railtrain auf dem Gelände von Blohm & Voss lernen.

Alles, was zur Metallbearbeitung dazugehört: Drehen, Fräsen, Schleifen, thermische Trennung, Pneumatik - und Schweißen. Für letzteres begeistert sich Jolina besonders. Abgerundet wird das Ausbildungspaket durch Kurse in Materialkunde.

Darüber hinaus besuchen die Auszubildenden die Berufsschule. Für Jolina bedeutet dies eine Reise nach Essen, denn dort findet der Blockunterricht für Gehörlose statt. „Ich freue mich schon sehr auf die Zeit, wenn ich mit anderen lernen kann“, lässt Jolina von der Gebärdensprachen-Dolmetscherin übersetzen. Von Essen ist es nicht weit nach Köln. Dort möchte Jolina nach Ende der Ausbildung hinziehen. „Köln ist mein Traum, viele meiner Freunde sind da, und in Köln möchte ich auch als Konstruktionsmechanikerin arbeiten.“

Das bringt Projektleiter Mombrei wieder ins Spiel. „In Brühl bei Köln haben wir ein Waggonwerk, das eventuell der neue Arbeitsplatz werden könnte.“ Als die Dolmetscherin dies übersetzt, strahlt Jolina über das ganze Gesicht.

### Köpfe

#### EU-Reederverband ernannt neuen Generalsekretär

Sotiris Raptis ist zum Generalsekretär des europäischen Schiffseignerverbands ECSA ernannt worden. Der 41 Jahre alte Grieche hat langjährige Erfahrung in EU-Institutionen und europäischen Verbänden und ist 2020 als Direktor für maritime Sicherheit und Umweltfragen zum EU-Reederverband gekommen. Seit Oktober hat er mitgeholfen, die Geschäftsstelle des Verbandes kommissarisch zu leiten. (fh)



#### Ceva Logistics holt Ex-Schenker-Manager

Thomas Böger bekleidet seit dem 1. Mai bei Ceva Logistics die neu geschaffene Position des Leiters Kontraktlogistik Deutschland/Schweiz. Der 56-Jährige kann auf über 30 Jahre Supply-Chain-Management-Erfahrung zurückblicken. Zuletzt war Böger Executive Vice President Contract Logistics/Supply Chain Management von Schenker Europe und Mitglied des European Management Boards. (jpn)



### Impressum

#### Redaktion

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

#### Verlag

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

**Geschäftsführer:** Martin Weber  
**Verlagsleiter:** Oliver Detje

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

**Leiter Marketing & Vertrieb:** Markus Kukuk,  
 Tel.: +49 40 237 14-291, markus.kukuk@dvvmedia.com  
**Unternehmenslizenzen Digital/Print:** lizenzen@dvvmedia.com  
**Leser- und Abonnentenservice:** Tel.: +49 40 237 14-240, Fax: +49 40 237 14-333, leserservice@dvz.de

**Erscheinungsweise:** 1x wöchentlich am Mittwoch  
**Bezugsbedingungen:** Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer), mindestens jedoch sechs Monate. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraums gekündigt werden. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.  
**Zusätzliche digitale Abonnements:** Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 10. Dezember 2021.

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

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

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

Gerichtsstand ist Hamburg.

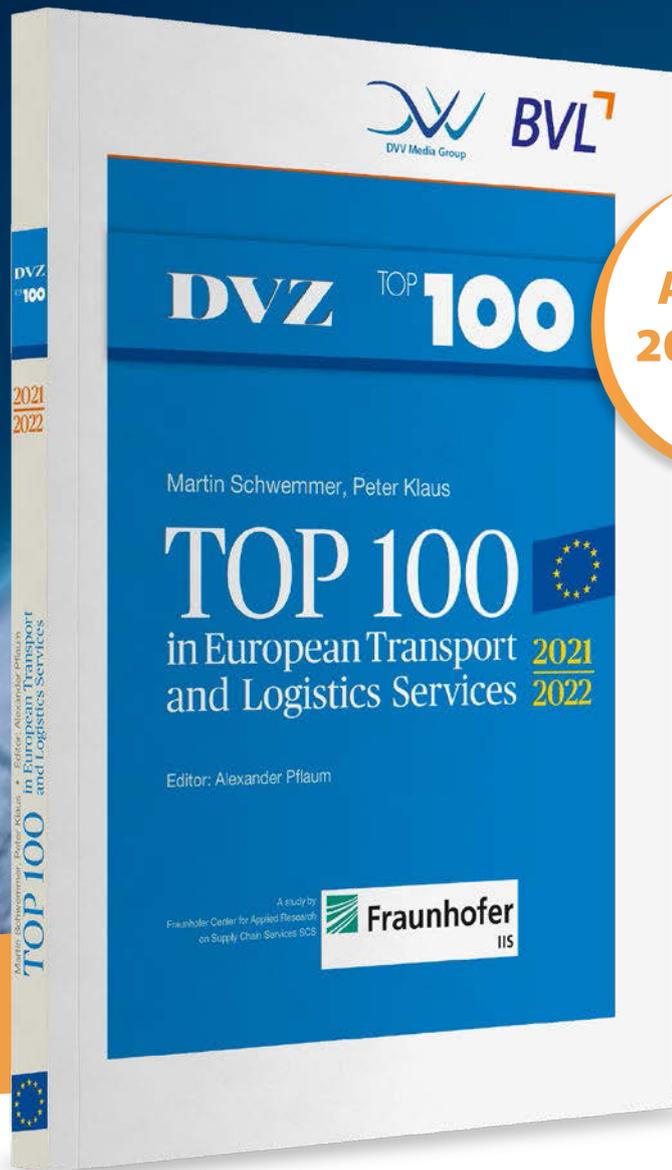
**Beilagenhinweis:** Der heutigen Ausgabe sind Beilagen der VTG Deutschland GmbH und der DVV Media Group GmbH beigelegt.

DVZ-Auflage kontrolliert  
 USt-IdNr.: DE 118619873

[www.dvz.de](http://www.dvz.de)

# Europas **Logistik-Champions** im Fokus

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



**Ausgabe  
2021/2022**

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



**JETZT BESTELLEN:**  
[www.dvz.de/top100-en](http://www.dvz.de/top100-en)

**DVZ**  
Deutsche Verkehrs-Zeitung

**DVW**  
DVV Media Group

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

#### **Top 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022**

##### **NEUERSCHEINUNG**

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

Sponsored by

**AVESone**

**GLP**

**nuveen**  
REAL ESTATE

**TRANSPOREON**  
Delivering connections