



DVZ

DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG

FREITAG, 6. OKTOBER 2017 • N° 79-80 • 71. Jahrgang

Zeitung für Verkehr und Logistik

C 2497 •



„Klimabilanz des Lang-LKW ist positiv“

Prognos und Thinkstep präsentieren Studie

BADEN-WÜRTTEMBERG Lang-LKW verursachen nur geringe Verlagerungen von der Schiene auf die Straße. Und: Sie sorgen gegenüber dem Transport in konventionellen LKW für eine deutliche Reduzierung an CO₂-Emissionen. Das sind zentrale Aussagen einer Studie zur Klimabilanz des Lang-LKW, die gestern in Stuttgart veröffentlicht wurde.

Die Gutachter - Prognos AG, Basel, und Thinkstep AG, Leinfelden-Echterdingen - haben im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Daimler AG reale Betriebsabläufe bei Daimler ausgewertet und zudem den bundesweiten Feldversuch Lang-LKW untersucht. Mit Blick auf die von vielen befürchtete Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße erwarten sie für 2030 in Deutschland lediglich gut 400 t mehr Treibhausgase als ohne den Einsatz von Lang-LKW. Durch die Verlagerung von Gütern vom konventionellen auf den Lang-LKW würden hingegen 2030 mehr als 2 Mio. LKW-Fahrten eingespart - das verringere die Treibhausgasemissionen um über 113.000 t pro Jahr.

Kritisch äußerte sich bereits der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) - allerdings nicht zum Inhalt der Studie, sondern zum Zeitpunkt der Veröffentlichung. Die Spediteure hätten schon im Frühjahr Ergebnisse erwartet, seien aber „immer wieder vertröstet“ worden, kritisiert VSL-Präsident Karlhubert Dischinger. Er fordert mit Blick auf die Studie eine sachlichere Betrachtung des Lang-LKW. (kl)

MEINUNG SEITE 2

Air Bridge Cargo stellt Ultimatum

LUFTFRACHT Der Streit um fehlende Slots für Frachterflüge am Flughafen Amsterdam spitzt sich zu. Air Bridge Cargo, die am stärksten vom Slot-Mangel betroffene Frachtfluggesellschaft, hat das niederländische Verkehrsministerium jetzt ultimativ um Unterstützung gebeten. Sollte Den Haag der russischen Airline nicht weitere Zeitfenster einräumen, will Air Bridge Cargo das Gros ihrer Frachterflüge ins Ausland verlagern. Nach Ansicht von Branchenkennern könnte die Airline nach Belgien ausweichen. Genannt wird auch der deutsche Airport Hahn.

Air Bridge Cargo hatte 23 wöchentliche Frachterflüge beantragt, wovon lediglich 13 genehmigt wurden. Da immer mehr Low-Cost-Passagierfluggesellschaften den Flughafen anfliegen, herrscht derzeit ein Mangel an Slots. Das trifft an erster Stelle Cargo-Airlines. (ma)

© DVV Media Group GmbH



„Keine Absicht zu verkaufen“

Die Ernst Göhner Stiftung will Ankeraktionär bei Panalpina bleiben, sagt Peter Ulber.

Peter Ulber ist in Personalunion Verwaltungsratschef von Panalpina und Stiftungsratschef der Ernst Göhner Stiftung. Diese ist mit 46 Prozent Anteil größter Aktionär des Unternehmens. Zuvor war Ulber von 2013 bis 2016 CEO von Panalpina.

Von Sebastian Reimann

Viel ist in den vergangenen Wochen und Monaten spekuliert und geschrieben worden über Panalpina. Ein Übernahmekandidat sei das Unternehmen, hieß es immer wieder. Schließlich hält die Konsolidierung unter den Speditions- und Logistikkonzernen an und Panalpina ist bei der von Peter Ulber 2013 als CEO eingeleiteten Restrukturierung nicht so schnell vorangekommen, wie es sich das Management gewünscht hat. Trotzdem stellt Ulber, mittlerweile Verwaltungsratschef des Konzerns, im Interview mit der DVZ klar: „Es gibt keinerlei Verkaufsabsichten.“

Die Ernst Göhner Stiftung, mit 46 Prozent größter Anteilseigner, stehe fest zum Unternehmen und möchte demnach langfristig als Ankeraktionär engagiert bleiben. Ulber: „Und das gilt auch für den Fall, dass sich Panalpina im Zuge einer größeren Übernahme mit einem anderen Unternehmen verbünden sollte.“

Nachdem Panalpina zuletzt eher als Gejagter gesehen wurde, geht Ulber damit in die Offensive. Das Unternehmen habe mittlerweile „die richtigen Strukturen, eine skalierbare IT und die entsprechenden finanziellen Möglichkeiten“, um auch einen „transformativen Deal“, wie er es nennt, umzusetzen. „Das könnte eine größere Übernahme sein; es könnten aber auch mehrere mittelgroße Zukäufe sein“, präzisiert er.

Doch in welcher Größenordnung würde sich ein solcher Deal wohl bewegen? „Wir könnten eine Übernahme mit weit über 1 Mrd. CHF bewerkstelligen“, sagt er. Das Nettovermögen beläuft sich auf 400 Mio. CHF, und das Unternehmen sei schuldenfrei, heißt es.

Weitere Zukäufe in der Pipeline

Unmittelbar bevor steht solch ein größerer Deal Ulber zufolge indes nicht. „Aber wir beobachten den Markt.“ Recht wahrscheinlich ist, dass in absehbarer Zeit weitere Übernahmen im Zuge der Expansion im Perishables-Geschäft bekanntgegeben werden.

Dort hatte Panalpina erst vergangene Woche zwei Zukäufe bekanntgegeben. Zum einen wurde der niederländische Frischelogistiker Interfresh Airfreight Handling samt dessen Schwestergesellschaften Fresh Cargo Connection und Dutch Cargo Connection übernommen. Das Unternehmen ist spezialisiert auf die Zollabfertigung und Distribution von importierten Frischeprodukten aus Afrika, Asien-Pazifik und Lateinamerika. In Deutschland wiederum übernimmt Panalpina von der Cool Chain Group einen Teilbetrieb und ein Team, das sich vorwiegend um Luftfracht und Frischewarenimporte kümmert. Dadurch erhält der Logistiker auch Zugang zu einem gekühlten Transitlager in Kelsterbach bei Frankfurt.

Panalpina hat sein Perishables-Netz nach den Zukäufen auf 15 Länder in Europa, Afrika und Lateinamerika ausgedehnt. Weitere Zukäufe stünden noch in den USA und Asien an, deutete Ulber gegenüber der DVZ an. Und auch Lateinamerika sei noch ausbaufähig.

NAHAUFNAHME SEITE 3

Top-Themen

Logistikstandort Hamburg - ein agiler Dinosaurier

Der Hafen steht häufig in der Kritik. Im Interview wehrt sich der Vorstand von Hafen Hamburg Marketing gegen den Vorwurf, es fehle ein Plan B. Und im Themenheft gibt es mehr über die Zukunftsfähigkeit der Stadt. **THEMENHEFT/SEITE 10**

Food-Logistik: Konsument übernimmt die Macht

Auf die Lebensmittel-Lieferkette wirkt ein Potpourri an Trends. Dabei wird die Ausrichtung auf die Verbraucher immer wichtiger. **SEITE 6**

C.H. Robinson hat Europa im Blick

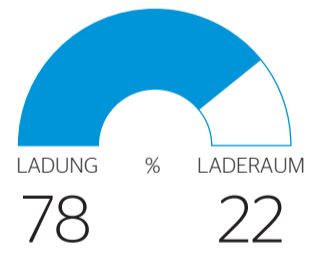
C.H. Robinson ist ein hochprofitables Unternehmen. Eine Größe im Heimatmarkt, aber mit Nachholbedarf in Europa. **SEITE 8**

Eine Art Amazon für die Speditionsbranche

Das Start-up Freightfinders hat ein Portal aufgebaut, auf dem sich Seefrachtspeditionen mit ihrem Angebot präsentieren können. **SEITE 11**

Transportbarometer

Kaum freie Kapazität auf dem Markt



LANDVERKEHR SEITE 9
Quelle: TimoCom

Weltbank sucht Weltmeister

UMFRAGE Wer wird der Nachfolger Deutschlands als Logistik-Weltmeister? Die Suche hat begonnen. Die Weltbank ruft auch wieder deutsche Logistikunternehmen auf, sich an der Online-Umfrage zum Logistikleistungsindex (Logistics Performance Index/LPI) zu beteiligen. Sie endet am 20. November 2017. Im Fokus stehen bei der sechsten Ausgabe des alle zwei Jahre erscheinenden Indexes die Logistikeffizienz sowie die Infrastruktur von 155 Ländern. Weil dabei am Ende immer ein Ranking herauskommt, wird die Studie gern als Weltmeisterschaft interpretiert. 2016 hatte Deutschland den Titel erstmals verteidigt. (cs)

www.dvz.de/lpi2018
MEINUNG SEITE 2

FOTO: ANDREAS GERHARDT

Persönliche Ausgabe, Herr Eke, EXXENT CONSULTING GmbH, Eching, Kd.Nr.: 990217363, Abo-Nr. 396123. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

Frische Ideen für Logistiker in der Start-up-Passage

34. Deutscher Logistik-Kongress Start-ups gehören in der Industrie 4.0 zu den wichtigsten Innovationsmotoren. Auch in der Logistik haben junge Unternehmen inzwischen vielerorts mit neuen, häufig digitalen Lösungen Fuß fassen können. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, sind Start-ups auch auf dem 34. Deutschen Logistik-Kongress in großer Anzahl vertreten. Insgesamt zwölf junge Unternehmen aus dem Wirtschaftsbereich Logistik präsentieren sich mit eigenen Ausstellungsständen und verwandeln so die Bellevue-Passage des Hotels Intercontinental Berlin



Die „Start-up-Passage“ beim Deutschen Logistik-Kongress: Dieses Jahr präsentieren sich zwölf Jungunternehmen.

in die „Start-up-Passage“. Hier können sich interessierte Besucher über eine Vielzahl an Dienstleistungen, Produkten und Innovationen informieren. Daneben hält das Programm zahlreiche weitere Angebote von und für Start-ups bereit, so beispielsweise den Start-ups Pitch am

27. Oktober und das LOG.Camp mit dem Titel „Schöner scheitern“ am 26. Oktober, in dem Jungunternehmer ihre Erfahrungen mit Fehlschlägen berichten und eine neue Kultur des Scheiterns vorstellen. Auf diese Weise bietet der diesjährige Kongress sowohl für Start-ups als auch für etablierte Unternehmen viele Impulse für die Logistik 4.0 und ihre praktische Umsetzung. www.bvl.de/dlk

Magazin „Logistics Research“ stärkt Forschungsfeld Logistik

Kommunikation Am 19. September erschien der erste Beitrag des internationalen wissenschaftlichen Journals „Logistics Research“ (LORE) 2017 mit dem Titel „Empirical Lateral-Force-Model for Forklift Tires“ von Stepanyuk, S., Bruns, R., und Krivenkov, K. Die Autoren beschäftigen sich in ihrem Artikel mit Sicherheitsaspekten bei der Lateralkraftverteilung auf Reifen von Gabelstaplern. „Logistics Research“ wird als zertifiziertes C-Journal von der BVL herausgegeben. Die erste Druckausgabe ist im März 2009 erschienen. Seit 2014 erscheint das Journal im Open-Access-Verfahren, seit 2017 fungiert die BVL ebenfalls als Verlag. Mit dem Journal haben sich die Herausgeber die Aufgabe gestellt, eine Disziplinen- und Ländergrenzen überspannende Plattform für die Veröffentlichung wissenschaftlicher Beiträge zu schaffen. Diese Beiträge sollen geeignet sein, den Wissensstand der weltweiten Forscher-Community zu erweitern. Manuskripte in englischer Sprache werden durch das international besetzte Editorial Board des Journals „double blind“ begutachtet und bis zur Veröffentlichung redaktionell begleitet. www.bvl.de/lore

Prozessoptimierungen entlang der Supply Chain

BVL Seminare Die Logistik steht vor vielfältigen Herausforderungen: volatile Märkte, die Globalisierung, die Schnelllebigkeit der Produkte und das wachsende Kundenbedürfnis nach Sofortness. Es gilt das Prinzip: Alles zu jeder Zeit – immer und überall. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist ein ausgereiftes Logistikkonzept mit stabilen und flexiblen Prozessen elementar. Doch wie schafft man es, solche Prozesse zu etablieren? Im Seminar vom 16. bis 18. Oktober in Dortmund werden die Methoden und Instrumente vorgestellt, um Prozesse aufzunehmen und zu analysieren, Verbesserungspotenziale aufzudecken und Maßnahmen zur Optimierung abzuleiten. www.bvl-seminare.de/LLM1

Termine/Veranstaltungen

25. bis 27. Oktober 2017

34. Deutscher Logistik-Kongress, Berlin

21. und 22. November

Urban Logistics Convention, Amsterdam

31. Januar und 1. Februar 2018

Forum Automobillogistik, Frankfurt

1. März 2018

Forum Ersatzteillistik, Nürnberg

19. April 2018

Tag der Logistik, deutschlandweit und international

Verantwortlich für den Inhalt: Bundesvereinigung Logistik, Bremen, Ulrike Grünrock-Kern. Tel.: 0421/173 84 21, www.bvl.de



Moderator Robert Kümmerlen (zweiter von rechts) diskutierte bei der Food Logistic Conference der DVZ mit den Experten Ralf Merkelbach (BPW, links), Frank Albers (Krone) und Arne Kruse (Rytle, rechts) über Innovationen rund ums Fahrzeug und die Stadtlogistik.

Volle Aufmerksamkeit dem Verbraucher

Food-Logistiker müssen sich an Konsumententrends orientieren

Von **Claudius Semmann**

Über Jahrzehnte war es in der Lebensmittelbranche nicht so wichtig, wie der Kunde tickt. Die Industrie drückte ihre Produkte in den Markt und die Menschen kauften sie, sofern der Preis möglichst niedrig war. Doch seit einigen Jahren läuft ein tiefgreifender Wandel hin zu einem fragmentierten Zielmarkt, wie Marktforscher Jens Krüger bei der Food Logistic Conference der DVZ betonte. „Die Industrieökonomie ist de facto tot“, sagte der Geschäftsführer von Kantar TNS in Hamburg. Verbraucher kaufen in Zukunft wertorientiert - bei Unternehmen, die zu ihnen passen. Essen erhalte eine höhere Wertigkeit. „Ernährung wird zum Lifestyle-Element.“ Bewusstes Konsumieren sei in der Gesellschaft angekommen. Die sogenannten Lohas, die besonderen Wert auf die Aspekte Gesundheit, Umwelt und Soziales legen, beeinflussen mittlerweile die gesamte Supply Chain, stellte John Eke fest, Chef der Supply-Chain-Beratung Exxent.

„Wenn wir vom Kunden reden, sollte heute immer vom Endkunden die Rede sein“, betonte Marc Schmitt von der Hamburger Softwarefirma Evertracker. Die Verbraucher haben die Macht übernommen. Nun gilt es den Experten zufolge, die Wünsche der verschiedensten Konsumentengruppen mit skalierbaren Lösungen zu befriedigen. „Der Trend zur Individualisierung von Lebensstilen wird auch die Logistik beschäftigen“, ist Krüger überzeugt.

Die Gruppe der Menschen, die mit digitaler Technik vertraut ist,

wird immer dominanter. Für Krüger ist deshalb klar: „Wer sich nicht Digitalisierung auf die Fahne schreibt, hat schon verloren.“

Es gibt ein Potpourri an Trends, die auf das Food-Segment wirken. Dazu zählt die Urbanisierung genauso wie die alternde Gesellschaft. So dürfte die Stadtlogistik in den nächsten Jahren ein Problemfeld werden, allein schon wegen des wachsenden Onlinehandels. Hier sieht Berater Eke im Food-Segment zwar maximal ein Marktanteilspotenzial von 10 Prozent. Doch allein das sei immerhin eine Verzehnfachung, fügte Krüger hinzu, was angesichts der angespannten Situation eine nicht zu unterschätzende Belastung wäre. Hinzu komme: Mahlzeiten würden künftig eher geliefert als selbst gekocht. Zugleich gehe der Trend in Richtung ressourcenschonende Ernährung, weshalb die Transportemissionen weiter in den Fokus geraten dürften, schätzt Krüger.

Auf ein derzeit noch großes Hindernis für den Onlinehandel machte Jan Peilnsteiner aufmerksam: Es sei extrem schwierig für die Händler, stadtnahe Lager zu bekommen, weiß der Geschäftsführer des Verbands Deutscher Kühllhäuser und Kühllogistikunternehmen (VDKL) von Mitgliedern. Peilnsteiner bestätigte zudem den Trend zum zunehmenden Außer-Haus-Verzehr. Dies sei ein Treiber für eine steigende Nachfrage nach Tiefkühlprodukten. Darauf stelle sich die Logistik ein. So steige zum Beispiel der Lagerumschlag in den deutschen Kühllhäusern. Deshalb würden neue Anlagen deutlich größere Umschlag- und Bereitstellungsflächen bieten.

In Sachen E-Commerce ist Marktforscher Krüger davon überzeugt, dass in Zukunft noch mehr Services als die bloße Zustellung der Waren kommen werden. Denkbar sei angesichts der alternden Bevölkerung zum Beispiel zusätzlich das Auspacken und Einräumen von Waren. Auf jeden Fall werde die Rolle des Fahrers wichtiger, meint er. Zu einer ähnlichen Einschätzung kommen die Experten des Nutzfahrzeug-Zulieferers BPW, die sich mit der Zukunft der Stadt beschäftigt haben. Demnach werde es 2030 auch für andere Waren einen Service geben, der mit dem heutigen Zwei-Mann-Handling für Großgeräte vergleichbar ist. Grundsätzlich beobachtet Krüger: „Der Konsument erwartet Offenheit für Neues, und die Neugier ist größer denn je.“ Einige Kunden seien zudem heute schon bereit, mehr für Service zu zahlen.

Hauptsorge Personalmangel

Das größte Problem ist und bleibt laut Eke aber der Fahrermangel. Dieser verschärfe sich zusehends, beobachte er in aktuellen Ausschreibungen. Laderaum müsse deshalb deutlich effizienter genutzt werden. „Allerdings sind selten Transport- und Logistikdaten vorhanden, um hier optimieren zu können.“ Zudem seien die Potenziale der kooperativen Logistik weitgehend unbekannt. Dabei sind hier laut Eke 10 bis 20 Prozent Frachtkosteneinsparungen drin. Auch Lagerpersonal sei knapp, weshalb Themen wie Robotik und Automatisierung stärker in den Fokus rückten. „Es gibt keine Chance mehr, die Intralogistik mit viel Lagerpersonal zu gestalten.“



Sprechen bei der DVZ-Konferenz in „Henssler's Küche“ von TV-Koch Steffen Henssler über Trends und Erfolgsfaktoren im Lebensmittelsegment: John Eke (oben links) von Exxent Consulting, Armin Seitz (darunter) von Moll Marzipan und Jens Krüger von Kantar TNS (rechts).

FOTOS: BVL, LARS BERG