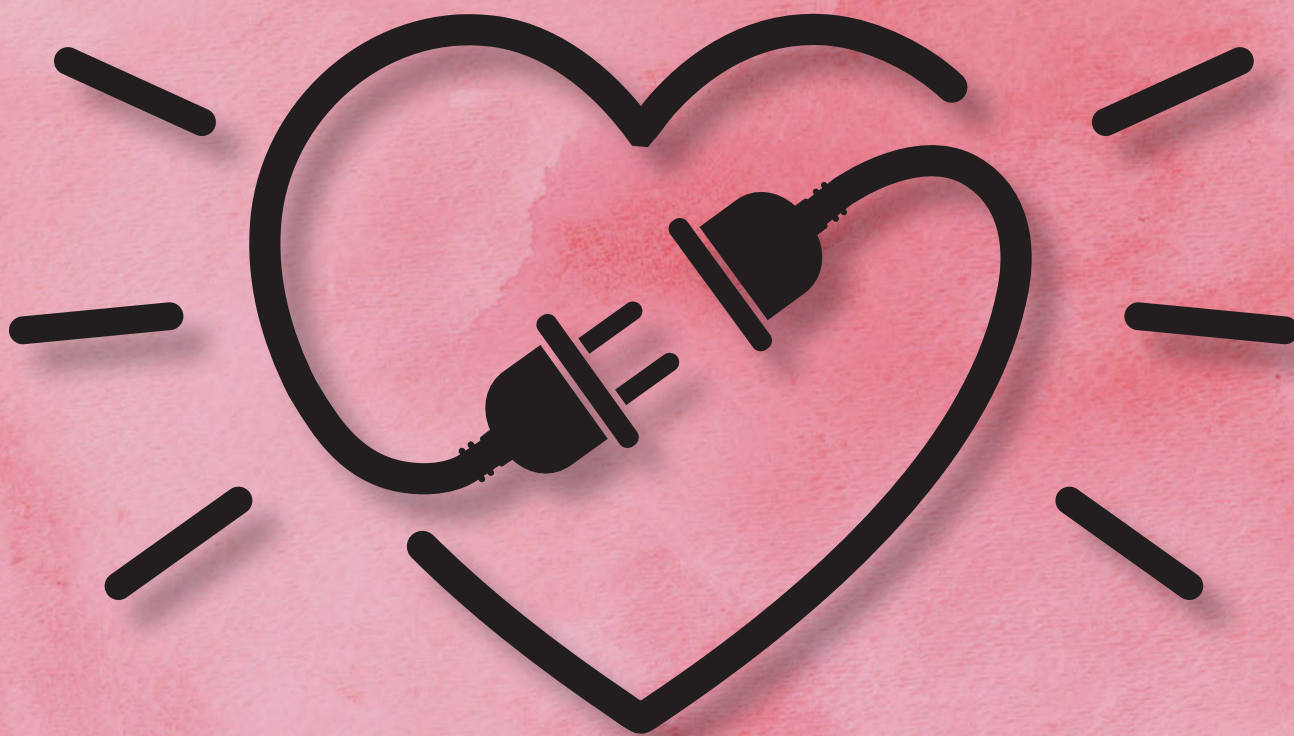




Wie Partner zusammenfinden



Flächendeckender E-Lkw-Betrieb erfordert viele neue Planungsparameter: Netzanschlüsse, Strommengen, Ladeleistung, Ladepunkte und Strompreise. Ein Projekt will für dieses Matching standardisierte Kommunikationswege schaffen.

Im Fokus Seiten 8/9

ILLUSTRATION: ISTOCK (MIL ANDREAS VOLTNER; FOTO: CTL)

DSV stößt USA Truck komplett ab

Konzern veräußert Schenker-Akquisition

VERKAUF Der dänische Logistikriesen DSV hat sich von dem Transportunternehmen USA Truck getrennt, das eine 100-prozentige Tochter des von DSV übernommenen Logistikkonzerns DB Schenker war. Der Verkauf war bereits im dritten Quartal 2025 angekündigt worden. Käufer ist die Beteiligungsgesellschaft UTAC, LLC, hinter der als Hauptgesellschafter USA-Truck-CEO George Henry, Ex-CFO Zachary King und Ex-CEO James Reed stehen. Letzterer ist aber nur in beratender Funktion eingebunden.

USA Truck gehört zu den größten US-amerikanischen Transportunternehmen. Die Fahrzeugflotte des 1983 gegründeten Dienstleisters umfasst aktuell 1.800 Lkw und rund 6.000 Auflieger. Die Führung bleibt in den Händen des bisherigen Chief Executive Officers. King wird den Übernahmeprozess als CFO begleiten. Über die Höhe des Kaufpreises wurde nichts bekannt.

Seit Oktober im Schaufenster

Seit Oktober hatte DSV einen Käufer für das Unternehmen gesucht. DB Schenker hatte USA Truck erst im Juni 2022 für einen Kaufpreis von 435 Millionen US-Dollar erwor-

ben. Im Finanzbericht zum dritten Quartal erklärte DSV damals bereits, einen Teil des von Schenker akquirierten US-Straßengüterverkehrsge- schäfts weiterverkaufen zu wollen.

Aus Sicht der Konzernspitze belastete USA Truck die Bilanz des börsennotierten Unternehmens. DSV-CEO Jens Lund hatte bereits Ende Juli in der Telefonkonferenz zu den Ergebnissen des zweiten Quartals auf die hohen Verluste bei USA Truck hingewiesen. Im Bericht zum dritten Quartal 2025 verzeichnete DSV dann in Zusammenhang mit USA Truck einen Verlust von rund 90 Millionen Dänischen Kronen oder rund 12 Millionen Euro.

DSV bevorzugt Asset-Light

Zudem kollidierte die Struktur des Trucking-Unternehmens mit seinem großen Fuhrpark, 9 Service- und 5 Logistikzentren mit der Asset-light-Strategie, die der Konzern für das Komplettladungsgeschäft in Nordamerika verfolgt. In dem im Herbst veröffentlichten Finanzbericht betonen die Dänen, dass sie ihre Dis- tributions- und Fernverkehrsres- sourcen in den USA abbauen und die Anzahl der Terminals verringern wollen. (ben/loe)

Neuer Investor bei Helrom an Bord

EVU kann Insolvenz vermeiden

SCHIENE Ein halbes Jahr nach dem Antrag auf ein vorläufiges Insolvenzverfahren hat Helrom seine Finanzkrise bewältigt. Wie der Sprecher des Insolvenzverwalters Thomas Rittmeister der DVZ auf Anfrage mitteilte, ist ein Investor für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Frankfurt/Main gefunden worden.

„Der Kaufvertrag ist unterschrieben“, sagte der Sprecher. Allerdings müsse noch die Gläubigerversammlung am 20. Januar der Vereinbarung zustimmen. Wer der Investor ist und wie genau dessen Engagement aussieht, dazu wollte der Sprecher keine weiteren Informationen geben.

Das Amtsgericht Frankfurt am Main hatte am 14. Juli 2025 ein vorläufiges Insolvenzverfahren eingeleitet. Rittmeister hatte sich daraufhin zusammen mit dem Beratungsunternehmen PwC auf die Suche nach einem neuen Geldgeber für Helrom gemacht. Der Investorenprozess sollte sicherstellen, dass der Geschäftsbetrieb erhalten bleibt und eine tragfähige Lösung für die Zukunft gefunden wird. Als Grund

für den Insolvenzantrag hatte Helrom „eine kurzfristig nicht schließbare Finanzierungslücke“ genannt.

PwC hatte Gespräche mit potenziellen Geldgebern geführt und dazu auf dem internationalen Markt nach Investoren Ausschau gehalten. Das Beratungsunternehmen wurde vom Gläubigerausschuss beauftragt. Ursprünglich sollte dieser Investorenprozess bereits im Oktober 2025 abgeschlossen sein. Nun hat sich die Suche drei Monate länger hingezogen.

Audi-Zug eingestellt

Zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember kam erschwerend hinzu, dass ein Vorzeigeprojekt von Helrom - eine intermodale Ganzzugverbindung für Audi zwischen Regensburg und Győr - eingestellt wurde. Im Rahmen der Generalsanierung des Schienennetzes durch DB InfraGo wird jedoch in diesem Jahr der Korridor Obertraubling-Passau zwischen dem 14. Juni und 12. Dezember komplett gesperrt. Auf dieser Route war auch der Audi-Zug von Helrom unterwegs. (cd)

Prognose: Verlagerung auf die Schiene fraglich

POLITIK Der Schienengüterverkehr entwickelt sich einer neuen Prognose zufolge nicht so gut, wie bisher in der Basisprognose 2040 angenommen. **SEITEN 2, 6**

Otto Group schließt Partnerschaft mit Nvidia

TECHNOLOGIE Der Hamburger Versandhändler nutzt für die Steuerung seiner Robotik Technologie des Chipherstellers Nvidia. Damit läutet er eine neue Phase in der Intralogistik ein. **SEITEN 2, 11**

Interview: Schmuggel von Kokain über Häfen

KRIMINALITÄT Ein Ermittler vom LKA Hamburg erklärt, wie organisierte Drogenbanden um Komplizen in Logistikfirmen werben und wie man sich schützen kann. **SEITE 3**

Kein EU-Konsens bei Energiesteuern in Sicht

TREIBSTOFFE Eine Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie soll nachhaltigere Treibstoffe wirtschaftlich attraktiver machen. Doch dafür ist Einstimmigkeit nötig. **SEITE 7**

Österreichische Firmen fordern Ausgleich

GENERALSANIERUNG Aufgrund der Bauarbeiten am deutschen Schienennetz sehen sich Unternehmen in Österreich finanziell belastet. Sie wollen Ausgleich. **SEITE 13**

Zypern strebt Ausbau des EU-Verkehrsnetzes an

RATSPRÄSIDENTSCHAFT Alexis Vafeades leitet bis Ende Juni den EU-Verkehrsministerrat. Zyperns Minister für Verkehr, Bau und Kommunikation ist ein politischer Quereinsteiger. **SEITE 16**

Sitra Group kauft Marlep

LEBENSMITTEL Die Sitra Group mit Hauptsitz im belgischen Ieper/Flandern hat die Hamburger Marlep Tanklogistik übernommen. Der deutsche, 2010 gegründete Dienstleister hat sich auf temperaturgeführte Lebensmittellogistik von Flüssigkeiten spezialisiert. Mit rund 100 Beschäftigten, 50 Lkw und 70 Tankaufliegern erwirtschaftete er 2024 Unternehmensangaben zufolge an zwei Standorten in Deutschland und Polen einen Umsatz von rund 30 Millionen Euro.

Mit der Übernahme aus Nachfolgründungen beenden demnach Marlep-Gründer Lars Johannsen und der bisherige Investor Boettger Logistik die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen, während Geschäftsführer Marlon Roda seine Aufgaben unverändert weiter erfüllt. Käufer Sitra verfügt eigenen Angaben zufolge über mehr als 1.000 eigene Lkw und rund 2.500 Trailer. Das 1962 gegründete Unternehmen habe 2024 mit 1.600 Mitarbeitenden in zwölf Ländern einen Umsatz von mehr als 300 Millionen Euro erwirtschaftet. (loe)

Güterverkehrsprognosen

Ein Realitätscheck kann auch mal guttun



Von Susanne Landwehr

Die Verlagerung auf die Schiene ist abgesagt. So sieht es zumindest aus, wenn man auf eine neue Studie des Bundesverkehrsministeriums zum Güterverkehr im Jahr 2040 schaut. Bisher sollte der Schienengüterverkehr laut der Basisprognose kräftig wachsen. Eine anders geartete Berechnung, der nur bereits gebaute, geplante und finanzierte Projekte zugrunde liegen, kommt auf ein anderes Ergebnis. Statt um 34 Prozent soll der Schienengüterverkehr bis 2040 um 6 Prozent wachsen. Der Grund: zu wenig Kapazität. Die Prognose bildet also das ab, was heute gilt: Wenn das Netz nicht zügig ausgebaut wird und damit leistungsfähig ist, bleiben

Verkehre auf der Straße oder wandern dahin zurück. Der Realitätscheck tut auch einmal ganz gut. Zwar gibt es viel Geld aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität, doch ob es tatsächlich in den kommenden zwölf Jahren investiert wird und Wirkung zeigt, ist fraglich. Die Transformation der Lkw-Flotten hin zur E-Mobilität ist in vollem Gange. Neben der Flexibilität bieten sie künftig saubere Transporte an. Und niemand glaubt noch daran, dass die Schiene im Modal Split einen Anteil von 25 Prozent erreichen kann. Deshalb stehen die Konzentration auf den Netzausbau, die Priorisierung von Bauvorhaben sowie schnelles Planen und Bauen im Zentrum. Das allerdings muss für alle Verkehrsträger gelten. POLITIK SEITE 6

Ihre Meinung zum Kommentar landwehr@dvz.de

Technologiepartnerschaften

Intralogistik wird zur zentralen Steuerungsinstanz



Von Robert Kümmerlen

Die Kooperation zwischen der Otto Group und dem US-amerikanischen Chiphersteller Nvidia verdeutlicht, wie wichtig Hightech-Partnerschaften in der Logistik werden. In der Intralogistik geht es nicht mehr allein um den Einsatz von Robotik und die Automatisierung von Prozessen. Die nächste Stufe sind Plattformen, die Planung, Simulation und operativen Betrieb miteinander verschränken. Künstliche Intelligenz in Verbindung mit digitalen Zwillingen schafft dabei mehr Flexibilität für die Organisation und ermöglicht so eine präzisere betriebswirtschaftliche Kalkulation. Gerade in Zeiten von Absatzschwankungen

und unsicheren Rahmenbedingungen kann das ein entscheidender Wettbewerbsfaktor sein. Lager und Logistikzentren gewinnen im Wertschöpfungsnetz an Bedeutung. Sie sind als operativer Kern der Ausgangspunkt für Produktion, Transport und Absatz. Darüber hinaus können sie sich künftig zu einer zentralen Steuerungsinstanz von Lieferketten entwickeln. Der Technologieeinsatz erhöht dabei nicht nur die Effizienz von Standorten, sondern ganzer Netzwerke. Anbieter von Technologie und IT-Infrastruktur werden somit unverzichtbar für das Prozessdesign. Zugleich werden Handels- und Produktionsunternehmen stärker in Governance, Datenarchitektur und Systemintegration investieren müssen. TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 11

Ihre Meinung zum Kommentar kuemmerlen@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:
- STRASSE**
DSV stößt USA Truck ab
Vor dreieinhalb Jahren hatte DB Schenker das US-amerikanische Transportunternehmen übernommen. Jetzt hat es der Logistikkonzern DSV an eine Beteiligungsgesellschaft veräußert - hinter der bekannte Köpfe stecken.
 - PERSONALIEN**
Thorsten Meincke wechselt zu AD-Ports-Tochter Noatum
Nach Jochen Thewes wechselt nun auch Ex-Schenker-Manager Thorsten Meincke zur AD Ports Group - als neuer Chef für See- und Luftfracht bei Noatum Logistics.
 - MEINUNG**
Cosco hält Wort und setzt andere Carrier unter Druck
Die Übernahme der Zippel Group durch die chinesische Staatsreederei könnte weitere Reedereibeteiligungen im Hinterlandverkehr auslösen. linkedin.com/company/dvz

Landverkehr in Deutschland

Der Druck auf die kleinen Netze wächst

Rückläufige Mengen und der Kampf um Systempartner beschäftigt die **Stückgutkooperationen**. Im Zuge der Konsolidierung nimmt die Bedeutung bestimmter Betriebe für das Gesamtsystem zu.



Von Lutz Lauenroth

Die Lage im Stückgutgeschäft ist sehr unruhig. Dies liegt zum einen an der äußerst unbefriedigenden Mengenentwicklung seit 2022. Bei vielen Unternehmen und Kooperationen ist das Aufkommen zurückgegangen oder stagniert bestenfalls; und es gibt wenig Anhaltspunkte, dass sich dies im angelaufenen Jahr gravierend ändern wird. Zum anderen hat der im vergangenen Jahr vollzogene Schenker-Verkauf an DSV Auswirkungen auf die Kooperationslandschaft. Die Kooperation IDS hat die infolge des Austritts von DSV entstehenden Lücken inzwischen geschlossen, teilweise aus eigener Kraft, teilweise zulasten anderer Verbünde. Diese wiederum stehen nun vor der Frage, wie sie abwandernde Ladungsmengen auffangen können und gleichzeitig die zentrale Flächendeckung sicherstellen. Ein Verdrängungswettbewerb unter den Kooperationen ist in Gang. Schon seit Jahren schrumpft der Anbietermarkt. Viele kleinere und mittelgroße Stückgutspediteure wurden aufgekauft oder mussten aufgeben. Dennoch habe es alle Kooperationen bisher geschafft, weil strikte Kooperationsregeln wie mögliche Exklusivität in einem Verbund, Einspeisepflichten oder sonstige Reglementierungen aufgehoben oder zumindest aufgeweicht wurden. Die Folge: Viele mittelständische Betriebe sind in zwei, drei Kooperationen tätig, einige sogar in noch

mehr. Das sichert den Netzen zwar die regionale Abdeckung in der Zustellung und der Beschaffung, doch die Speditionen können ihren Sendungsausgang auch auf verschiedene Netze verteilen. Sie sortieren nach Qualitätsansprüchen, speziellen Leistungsangeboten der Netze und gewichten auch nach internen Preissystemen - sie können Rosinen picken. Dies wiederum erschwert es den Kooperationen, die benötigten Kapazitäten und effektive, kostengünstige Hauptläufe zu planen. Und auch nicht zu unterschätzen: Die Speditionen, die in mehreren Verbünden tätig sind, sind nicht von einem Verbund abhängig und

In immer mehr Regionen können gut funktionierende Betriebe unter mehreren Kooperationen wählen.

bezüglich des Einspeiseaufkommens ein Unsicherheitsfaktor. Aus diesen Gründen versuchen die Kooperationen, ihre Partner möglichst eng zu binden, um so deren komplettes Ausgangsvolumen in das Netz zu ziehen. IDS macht das seit langem, auch NG.Network arbeitet wieder an einer stärkeren internen Vernetzung der Ladungsströme. Diesen Gedanken hat jetzt auch CTL aufgenommen. Mit Exklusivpartnerschaften sollen Mitglieder eng an den Verbund gebunden werden, der auf diese Weise seine Flächensicherheit erhöhen will. Die Initiative zeigt, wie hart derzeit um die verbliebenen mittelständischen Speditionen vor

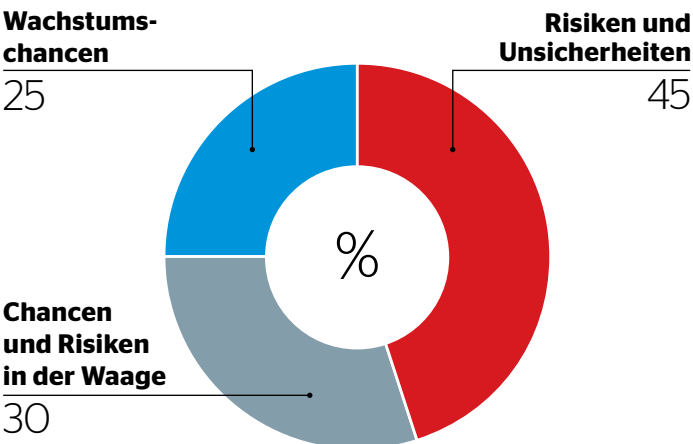
Ort gerungen wird. In immer mehr Regionen können sich gut funktionierende Betriebe mit einem interessanten Ausgangsvolumen aussuchen, in welchem Verbund sie fahren wollen. Nachdem verschiedene Fusionsvorhaben von Kooperationen in den vergangenen Jahren entweder schon in der Anfangsphase gescheitert sind oder wie bei Simcargo (ILN/Star) in der Praxis nicht das gehalten haben, was sich die Beteiligten erhofft hatten, müssen daher gerade die Kooperationen der kleinen Marktteilnehmer andere Lösungen finden, um zu überleben. Der CTL-Ansatz ist so ein Versuch. Er wird angesichts der aktuellen Marktlage aber nur funktionieren, wenn CTL den Partnern auch etwas zu bieten hat. Doch hinter diesen Bemühungen steckt auch die Wahrheit, dass angesichts der sinkenden Zahl der kleinen und mittelständischen Speditionen sowie dem anhaltenden Konzentrationstrend zu viele Kooperationen am Markt sind. Eine Bündelung von Ladungsströmen ist notwendig, um im Wettbewerb mit den eigenständigen Netzen der Konzerne und denen der großen Verbünde wie IDS, NG.Network oder Cargoline bestehen zu können. Kooperationen der Kooperationen auf Augenhöhe scheinen dabei offenbar nicht möglich zu sein, denn jeder ist von seinem eigenen System überzeugt. So ist die Integration eines schwächeren Verbunds in einen stärkeren - man könnte es auch Übernahme nennen - wohl eine Frage der Zeit. Es sei denn, die Mengen steigen wieder rapide an, doch davon gehen selbst die Optimisten nicht aus. TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 12

Ihre Meinung zum Leitartikel lauenroth@dvz.de

Umfrage

Mehr Risiken als Chancen im neuen Jahr

Was überwiegt aus Ihrer Sicht 2026?



AUSBLICK Nicht überall in der deutschen Wirtschaft läuft es schlecht. Der Finanzbranche und den Technologieunternehmen geht es noch relativ gut. Die Rüstungsbranche mit ihren Großaufträgen boomt sogar. Krise ist allerdings weiterhin in den deutschen Schlüsselbranchen Chemie, Maschinenbau und Automotive angesagt - mit entsprechenden Folgen für die Transport- und Logistikdienstleister. Hinzu kommt: Geopolitisch ist für dieses Jahr kaum mit Entspannung zu rechnen. Und sehr wahrscheinlich werden auch 2026 Zölle, Sanktionen sowie Investitions- und Exportkontrollen zentrale Instrumente bleiben, um außen- und sicherheitspolitische Ziele durchzusetzen. In solch einem Umfeld ist es nicht verwunderlich, dass die DVZ-Community bei LinkedIn für das neue Jahr eher Risiken als Chancen sieht. (cs)

* nicht repräsentative Umfrage der DVZ im Januar 2026 auf der Social-Media-Plattform LinkedIn; rund 150 Teilnehmer / Grafik: DVZ

ANZEIGE



Den einen Weg gibt es nicht. Manchmal meldet sich ein alter Schulfreund und stellt Fragen, oder jemand aus dem Sportverein bittet um eine scheinbar kleine Gefälligkeit. Das kann sogar über Social Media passieren. Später verlangen die Kriminellen von ihnen, eine Containernummer durchzustechen oder selbst Rauschgift auf dem Terminal zu bergen. Grundsätzlich sollte man melden, wenn man Leute sieht, die auf der Hafenanlage nichts zu suchen haben.

Was springt für die Mittäter dabei heraus?

Es wird viel Geld geboten. Ich kann nachvollziehen, wenn man da in Versuchung gerät. Allerdings muss man bedenken, dass die Konsequenzen unkalkulierbar sind. Wer einmal mitmacht, hängt drin. Mal angenommen, ein Hafenarbeiter bekommt den Auftrag, aus einer Containerklappe Rauschgift zu holen, hat auf dem Weg zur Schicht einen Unfall und kommt nicht an den Container. Wen machen die Drogenschmuggler für die Fehlmenge wohl verantwortlich? Vermutlich ihn.

Wie kann man sich schützen?

Personalverantwortliche der Hafenbetriebe sollten Awareness unter ihren Mitarbeitenden schaffen. Wir weisen darauf hin, die eigene Sichtbarkeit in Bezug auf den Job im Hafen online und offline zu reduzieren. Das Wichtigste ist, sich zu überlegen, wie man auf einen Anwerbeversuch reagiert. Da empfehlen wir, unmissverständlich Nein zu sagen. Nach unserer Erfahrung wird nach einer Absage kein Druck ausgeübt. Denn eines will die Organisierte Kriminalität im Hafen nicht: Aufmerksamkeit.

Welche Haftstrafen drohen?

Das Strafmaß bei Verurteilungen ist hier schon drastisch. Die Leute vergessen oft: Selbst wenn sie nur eine Containernummer verraten, das Kokain ohne diese eine Information aber nicht nach Deutschland gelangt wäre, werden sie wahrscheinlich als Mittäter angeklagt.

Angenommen, Sie wären für einen Tag Hafenkönig und dürften machen, was Sie wollen. Wodurch würden Sie Ihren Job als Polizist erleichtern?

Ich würde gern in alle Container, die im Hafen ankommen, reingucken können. Dann hätte ich mal ein umfassendes Bild vom Rauschgiftschmuggel, das Dunkelfeld. Und ich würde gern wissen, wie viele Hafeninnentäter es wirklich gibt. Im Hafen arbeiten rund 50.000 Menschen. Wahrscheinlich sind 99,9 Prozent davon gesetzestreue Bürger, machen alles richtig. Aber ich weiß es nicht sicher. Drittens würde ich den Hafen physisch so absichern, dass niemand unerlaubt auf die Terminals gelangen kann.

nehmen an. Was erwarten Sie von den Teilnehmern?

Da wünsche ich mir Offenheit, ernst genommen zu werden und eine entsprechende Resonanz. Das heißt, dass in einem Betrieb mit 300 Mitarbeitern nicht nur 2 Leute auftauchen. Aber da bin ich eigentlich nie enttäuscht worden. Die Verantwortlichen der Hafenbetriebe haben erkannt, dass ihre Mitarbeitenden im Fokus der Organisierten Kriminalität stehen könnten, und handeln entsprechend. Der Hamburger Hafen ist Herz und Motor unserer Stadt. Das sollten wir gemeinsam schützen, weil es für den Standort wirklich wichtig ist.

Da herrscht also durchweg Begeisterung für die Polizeiarbeit?

Manchmal werden die Kosten angesprochen. Klar, die Maßnahmen des Zolls können die Abläufe in der Logistikkette verlangsamen. Auch Anforderungen an Perimeter- oder IT-Sicherheit sind Kostenfaktoren. Es ist ein Spagat zwischen Sicherheitsanspruch und Wirtschaftlichkeit des Hafens. Aber dass ich mal auf einen Geschäftsführer treffe, der die Notwendigkeit unserer Maßnahmen nicht erkennt, das passiert höchst selten.

Wenn Sie illegale Substanzen sicherstellen: In welcher Verantwortung stehen die Firmen, auf deren Hof diese gefunden wurden?

Das hängt vom Einzelfall ab. Wenn in einem Container mit Kaffeesäcken ein paar Taschen voller Kokain auf der Ware liegen und die Angestellten rufen die Polizei, dann drängt sich gegen die Firma kein Tatverdacht auf. Meistens haben die Unternehmen, die die sogenannte Legalware importieren, mit dem Rauschgiftschmuggel nichts zu tun.

Für Firmen gilt also keine besondere Sorgfaltspflicht?

Doch, eine gewisse Verantwortung gibt es schon. Zum Schutz des eigenen Unternehmens und der Mitarbeitenden. Für den Status als AEO müssen die Unternehmen einige Voraussetzungen erfüllen hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Sicherheitsstandards. Wenn sich die Firma auf einem ISPS-Gelände befindet und trotzdem wiederholt Eindringlinge auf die Anlage gelangen, beispielsweise um Kokain aus Containern zu bergen, dann machen wir die Unternehmen selbstverständlich auf die Verpflichtung zur Sicherung ihres Geländes aufmerksam.

Welche Maßnahmen empfehlen Sie?

Die Unternehmen müssen ihre Anlage inklusive IT so absichern, dass täterseitig keine Schwachstellen ausgenutzt werden können. Dann sollte die Geschäftsleitung ihrer Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitenden nachkommen und sie für Gefahren sensibilisieren, die mit Containerverkehr aus Südamerika einhergehen können. Wir freuen uns über die Bereitschaft, niedrigschwellig Auffälligkeiten zu melden, selbst wenn Fehler in der eigenen Firmenstruktur aufgedeckt werden.

Warum ist es so wichtig, Mitarbeiter zu sensibilisieren?

Weil Drogenschmuggler in der Regel auf Hafeninnentäter angewiesen sind. Wir sehen in etlichen Ermittlungsverfahren, dass Beschäftigte aus der Hafenwirtschaft der Organisierten Kriminalität geholfen haben, Rauschgift durch den Hafen zu schleusen. Das können Docker oder jemand vom Reinigungspersonal sein. Hauptsache, sie haben Zugang zu Hafenanlagen oder IT-Systemen. Allerdings ist das ein minimaler Prozentsatz derjenigen, die im Hafen arbeiten.

Wie werben Drogenbanden solche Mittäter an?

„Wer einmal mitmacht, hängt drin“

Oliver Erdmann leitet das Hafensicherheitszentrum in Hamburg. Im Interview spricht er über **Kokainschmuggel**, die Zusammenarbeit mit Logistikern und seinen Tag als Hafenkönig.

FOTO: PHILIPP MEUSER

Von Leopold Pelizaeus

DVZ: Herr Erdmann, was ist derzeit die größte Bedrohung für den Hafen?

Oliver Erdmann: Aus meiner Sicht ist das der Rauschgifteinfuhrschmuggel. Er birgt die Gefahr einer Infiltrierung durch die Organisierte Kriminalität. Die damit verbundene Gewalt ist in Hamburg nicht so dramatisch wie etwa in Rotterdam oder Antwerpen. Aber Rauschgiftkriminalität ist in gewisser Weise immer gewaltimmanent.

In den Sicherstellungen des Zolls macht Kokain nach Gewicht den größten Anteil aus. Wie gelangt es nach Deutschland?

Kokain sucht sich immer den Weg des geringsten Widerstandes. Sie müssen Europa als einen großen

Rauschgiftmarkt verstehen. Ob Kokain über den Hamburger Hafen, über Bremerhaven oder Antwerpen reinkommt, ist selten relevant. Internationale Tätergruppierungen agieren hochflexibel. Wenn der Container erst in der EU ist, dann sind Kontrollen sehr unwahrscheinlich.

Zuletzt wurde weniger Kokain sichergestellt, der Preis blieb nahezu gleich. Das spricht dafür, dass Kartelle weiter Lieferketten ausnutzen. Wo vermuten Sie unter Logistikern blinde Flecken?

Das ist schwierig zu beurteilen, da es ein großes Dunkelfeld gibt. Aber wir sind in einem sehr intensiven Austausch mit der Hafenwirtschaft. Diese Public-private-Partnership könnte ein Gamechanger sein.

Sie bieten regelmäßig Informationsveranstaltungen für Unter-

Oliver Erdmann

Oliver Erdmann, geboren 1965, kam 1984 zur Polizei. Nach der Ausbildung ging er unter anderem als Ermittler beim Mobilien Einsatzkommando gegen Drogendealer vor. Es folgten Auslandseinsätze in Bosnien-Herzegowina und im Kosovo zur Bekämpfung des Drogenschmuggels im Rahmen von EU-Missionen. Ab 2015 führte er die Ermittlungsgruppe für Rauschgift des Hamburger LKA. Darauf übernahm er die polizeiliche Leitung des 2023 eingerichteten Hafensicherheitszentrums – einer Kooperation von Polizei, Zoll und Hafenaufsicht.

Automotive

WEIT ENTFERNT VON ALTEN HÖHEN

Noch haben die Autobauer und ihre Zulieferer das Tal der Tränen nicht durchschritten. Für die wichtigste deutsche Herstellerbranche ist auch 2026 keine umfassende Erholung in Sicht. Hoffnung macht das Wachstum im Elektrosegment. Auch das EU-Mercosur-Abkommen ist eine gute Nachricht.

E-Mobilität kommt nur langsam voran

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland in Mio.

Davon E-Pkw*



* Reine Elektroautos, Plug-in-Hybride, Brennstoffzellen-E-Fahrzeuge; Quelle: KBA, VDA / Grafik: DVZ

2025 erreichte der deutsche Markt für E-Pkw im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 50 Prozent. Im Vergleich mit dem Jahr 2022 beträgt der Zuwachs jedoch nur noch etwa 3 Prozent. Aber: Der E-Anteil (inklusive Plug-in-Hybride) lag im Dezember 2025 bereits bei 34,5 Prozent.

Schlechte Lage überwiegt

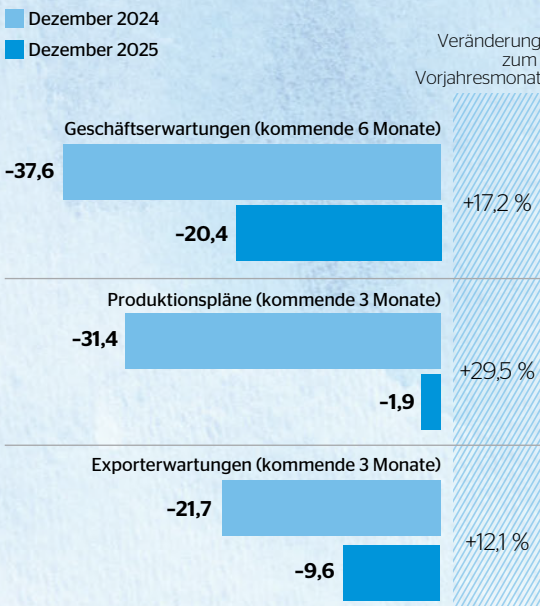
Einschätzungen von deutschen Automotive-Herstellern zum aktuellen Geschäft, Saldowerte*



* Differenz der Prozentanteile der Antworten gut/schlecht; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

Optimistischer als vor einem Jahr

Erwartungen von Unternehmen aus der deutschen Autoindustrie im Dezember, Saldowerte*



* Differenz der Prozentanteile der Antworten gut/schlecht bzw. günstiger/ungünstiger; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen / Grafik: DVZ

Nutzungsgrad der Automotive-Werke in Prozent

Die Kapazitäten der deutschen Autobauer und ihrer Zulieferer waren im Oktober 2025 mit etwa 85 Prozent deutlich besser ausgelastet als ein Jahr zuvor (76,5 Prozent), wie Daten des Ifo Instituts zeigen. Die Hersteller steuern ihre Fabriken in der Regel so, dass diese möglichst zu 80 bis 90 Prozent ausgelastet sind.

85,4

Nach Prognose des Branchenverbands VDA wird sich der deutsche Pkw-Markt 2026 nicht wesentlich erholen. Erwartet wird ein Plus von knapp 2 Prozent auf 2,9 Millionen Neuzulassungen - rund ein Fünftel weniger als 2019. Zwar dürfte es durch die neue E-Auto-Förderung im Elektrosegment weiter deutlich bergauf gehen: Bei reinen E-Autos rechnet der VDA 2026 mit einem Wachstum von 30 Prozent auf 693.000 Einheiten. Für Plug-in-Hybride wird nach dem deutlichen Anstieg 2025 ein Rückgang von 5 Prozent auf 286.000 Fahrzeuge erwartet.

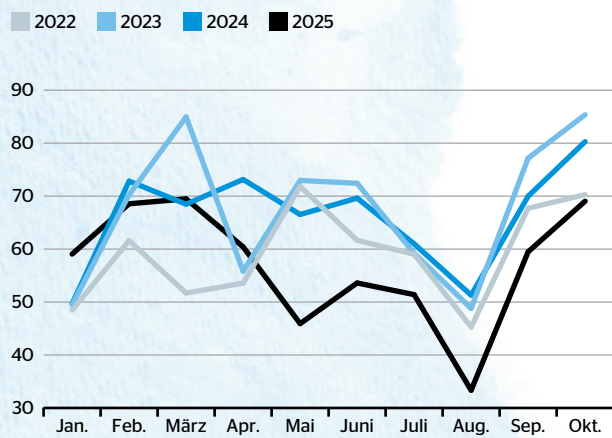
Die stark vom Exportgeschäft abhängige deutsche Autoproduktion dürfte damit 2026 schrumpfen. So erwartet der VDA hier einen leichten Rückgang um 1 Prozent auf 4,11 Millionen Einheiten. 2025 rollten 4,15 Millionen Pkw (plus 2 Prozent) von den Bändern. Damit liegt die inländische Pkw-Produktion das dritte Jahr in Folge auf dem ungefähr gleichen Niveau und um 11 Prozent unter dem Wert des Jahres 2019.

Beim Pkw-Export beträgt das Delta zum Vor-Corona-Niveau 9 Prozent. Hier prognostiziert der VDA für 2026 ebenfalls einen Rückgang von 1 Prozent auf 3,14 Millionen Fahrzeuge. Die Auslandsproduktion deutscher Konzernmarken dürfte dagegen um 1 Prozent auf 9,2 Millionen Fahrzeuge steigen. Für den europäischen Markt wird ein Wachstum um 2 Prozent auf 13,4 Millionen Fahrzeuge erwartet, während China um 1 Prozent auf 24,5 Millionen Einheiten zulegen dürfte. In den USA wird mit einem deutlichen Rückgang um 4 Prozent auf 16 Millionen Light Vehicles (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) gerechnet.

Chancen eröffnet künftig das EU-Mercosur-Abkommen. Derzeit liegen die Zölle bei 14 bis 18 Prozent auf Kfz-Teile und bei bis zu 35 Prozent auf Pkw. (cs)

Europas US-Ausfuhren ausgebremst

Aus der EU in die USA exportierte Pkw in Tsd.



Quelle: Eurostat (via ECG) / Grafik: DVZ

Importe in China werden verdrängt

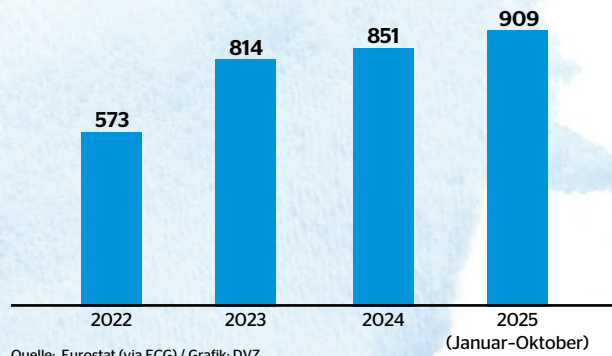
Aus der EU nach China exportierte Pkw in Tsd.



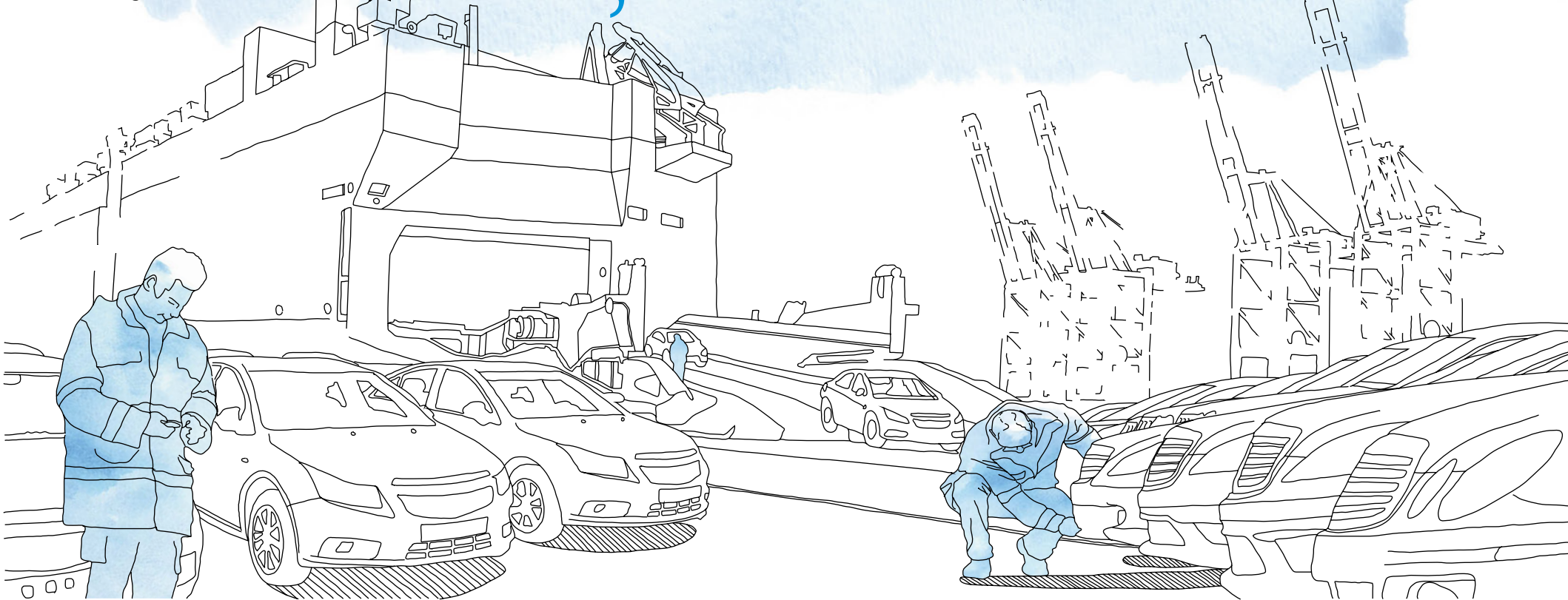
Quelle: Eurostat (via ECG) / Grafik: DVZ

Immer mehr Autos made in China

Aus China in die EU importierte Pkw in Tsd.



Quelle: Eurostat (via ECG) / Grafik: DVZ



MUSTER

Nur für Gewerbetreibende

CITROËN WE DELIVER PERFEKT ABLIEFERN – MIT DER PRO RANGE



we
»deliver

Z.B. DER CITROËN ë-C3 VAN

AB **190,- €¹** / MTL.
ZZGL. MWST

INKL. LADERAUMERWEITERUNG
BIS ZU 1.220 L³



CITROËN



¹ Unverbindliches Kilometerleasing-Beispiel der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, Friedrich-Lutzmann-Ring 1, 65428 Rüsselsheim am Main, zzgl. gesetzl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten für den Citroën ë-C3 VAN Elektromotor 113 Standard Range bei 0 € Leasingsonderzahlung, Leasingrate 190,- €/Monat, Laufzeit 48 Monate, 10.000 km/Jahr Laufleistung, gültig bis zum 31.03.2026. Ausschließlich für Gewerbetreibende aus dem Liefersegment, nicht kombinierbar mit anderen Sonderkonditionen oder Rahmenabkommen, Fleet-Sales DE222333456.

² Gutscheinbedingungen: LUSINI: Der Gutscheincode ist einmalig einlösbar im LUSINI Onlineshop www.lusini.com. Nur gültig für Geschäftskunden (Netto-Shop, zzgl. MwSt.) auf die Marken VEGA, ERWIN M., JOBELINE und PULSIVA. Nicht kombinierbar mit anderen Gutscheinodes oder Rabattaktionen. Keine Barauszahlung, Teileinlösung, nachträgliche Verrechnung oder Übertrag möglich. Personalisierte Artikel sind vom Umtausch ausgeschlossen. Der Gutschein ist nicht übertragbar. Für eine etwaige Versteuerung ist der Empfänger selbst verantwortlich. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der LUSINI Deutschland GmbH. Schöffel PRO: Gutscheincode einlösbar im Schöffel PRO Onlineshop. Gutschein kann nicht mit anderen Gutscheinodes kombiniert werden und gilt nicht für alle Artikel in der Kategorie Accessoires. Restwert kann bis zum Ablauf der Gültigkeit unter Verwendung desselben Gutscheinodes mehrfach eingelöst werden. Kein Übertrag, keine Barauszahlung. Die Mindestbestellmenge für individualisierte Artikel liegt bei 10 Stück pro Modell. Individualisierte Artikel sind vom Umtausch ausgeschlossen. Für eine etwaige Versteuerung des Gutscheins ist der Empfänger selbst verantwortlich.

³ Erweiterung des Kofferraumvolumen von 730 L (VDA) mit Ladung bis unter das Dach in der fest verbauten Laderaumerweiterung anstelle der 2. Sitzreihe.

Beispielfoto zeigt Fahrzeug dieser Baureihe, dessen Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebotes ist.

ANZEIGE

Fixemer

Transporteur für Europa

www.fixemer.com

Branche für Biokraftstoffe will wachsen

ENERGIE Biokraftstoffe tragen zum Energiemix im Verkehr nicht so umfangreich bei, wie sie könnten. Statt der erlaubten Quote von 4,4 Prozent wurden nur 1,9 Prozent genutzt. Ähnlich sieht es bei Biokraftstoffen aus, die auf Grundlage von beispielsweise Altspeiseölen hergestellt werden. Hier ist eine Quote von 1,9 Prozent zulässig, aber nur 0,2 Prozent wurden genutzt. Damit seien 9,3 Millionen Tonnen CO₂-Einsparpotenzial verschenkt worden, bedauert Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbands der Deutschen Biokraftstoffindustrie.

Immerhin sparten nachhaltige Biokraftstoffe im Jahr 2024 laut aktuellem Evaluationsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) im Jahr 2024 rund 11,5 Millionen Tonnen CO₂ ein und konnten den Rückgang der Emissionen gegenüber fossilen Kraftstoffen auf durchschnittlich 96 Prozent steigern.

Das Thema Biokraftstoffe ist derzeit hochaktuell, denn das Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasbindungs-Quote (THG), mit dem die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED III in nationales Recht umgesetzt wird, steht kurz vor der Befassung im Bundestag. Es geht um den Anteil von Biokraftstoffen am Kraftstoffmix. Deutschland hätte die Richtlinie schon im Mai 2025 umsetzen müssen. Aufgrund der Neuwahlen hatte es sich verzögert. (sl)

Fuels Europe will mehr Raum für Biotreibstoff

CO₂-FLOTTENGRENZWERTE Der Gesetzesvorschlag der EU-Kommission vom Dezember, wonach Kfz-Hersteller bis zu 3 Prozent ihrer CO₂-Minderungen für ihre Pkw- und Lieferwagenflotten durch den Einsatz moderner Biokraftstoffe erfüllen dürfen, geht dem Industrieverband Fuels Europe nicht weit genug. Eine derart begrenzte Anrechnung von Biokraftstoffen sei keine wirkliche Veränderung der CO₂-Flottengrenzwertverordnung hin zu einem technologieneutralen Regulierungsansatz. Der Verband fordert, dass nachhaltige Biotreibstoffe in dem Ausmaß zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs genutzt werden dürfen, in dem sie am Markt verfügbar sind. Außerdem müsse die Kommission die versprochene Kategorie von Null-Emissions-Fahrzeugen einrichten, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen fahren können. Diese komme in dem Gesetzesvorschlag nicht vor.

„Wir brauchen dringend einen robusten und klaren Regulierungsrahmen, der zu Investitionen in die Produktion erneuerbarer Treibstoffe in Europa ermutigt“, sagte Liana Gouta, Generalsekretärin von Fuels Europe. Das diene nicht nur der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, sondern auch des Luft- und Seeverkehrs, der noch jahrzehntelang auf flüssige Treibstoffe angewiesen sein werde. (fh)



Bei Schnee und Kälte sind Bahnarbeiter an einer Zugbildungsanlage im Stadtteil Vorhalle im nordrhein-westfälischen Hagen im Einsatz.

Straße gewinnt weiter

Prognose: Schiene verliert Verkehre, wenn sich der Ausbau der **Infrastruktur** verlangsamt

Von Susanne Landwehr

Eine „Weiter-so-wie-bisher“-Politik wird nicht reichen, um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu befördern. Im Gegenteil. Der Schienengüterverkehr wird bis 2040 erhebliche Marktanteile verlieren, sollte der Infrastrukturausbau auf dem jetzigen Niveau verharren. Das zeigt ein vom Bundesverkehrsministerium (BMV) in Auftrag gegebener Fachteil der Verkehrsprognose 2040 zum Eisenbahnverkehr. So wird der Schienengüterverkehr im Jahr 2040 nur einen Anteil von 18,2 Prozent erreichen, der Straßengüterverkehr hingegen bei 76,4 Prozent liegen. Derzeit liegt der Anteil des Schienengüterverkehrs bei 20 Prozent, der des Straßengüterverkehrs bei rund 71 Prozent. Auf die Wasserstraße entfallen etwa 6 Prozent, der Rest auf Rohrleitungen und Luftverkehr.

Das Bundesverkehrsministerium hatte vor einem guten Jahr die Güterverkehrsprognose 2040 vorgestellt. Diese sogenannte Basisprognose gibt Auskunft über die Entwicklung des Güterverkehrs auf Straße, Schiene und Wasserstraße inklusive des Kombinierten Verkehrs. Unterstellt wird, dass bis dahin die Infrastruktur voll ausgebaut und der Deutschlandtakt realisiert werden sowie Reaktivierungen von Strecken stattgefunden haben. Die Basisprognose dient unter anderem als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung. Dabei wird geschaut, welche Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 schon realisiert wurden und ob alle bisher nicht umgesetzten Vorhaben noch sinnvoll sind.

Die vorliegende Prognose, der sogenannte Bezugsfall, geht davon aus, dass nur Maßnahmen berücksichtigt werden, die nach 2019 bereits in Betrieb, im Bau oder mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt sind. Auf dieser Grundlage fällt die Bahn im Modal Split zurück. „Die Bezugsfallprognose 2040 dient als Ausgangspunkt für künftige Projektbewertungen des Verkehrsträgers Schiene“, heißt es in dem 64-seitigen Papier. Sie ermöglicht Engpass-

analysen und zeigt die Nachteile des unzureichenden Ausbaus auf. Erstellt wurde die Studie von den Beratungsunternehmen Intraplan und Trimode.

In beiden Prognosen sind die Werte für das Gesamtaufkommen und die Fahrleistung im Güterverkehr nahezu identisch. Aber sie verteilen sich anders. Die Schiene verliert im Bezugsfall im Vergleich zur Basisprognose rund 10 Prozent an Volumen und etwa 12 Prozent der Transportleistung an den Straßengüterverkehr. Die Binnenschifffahrt legt im Vergleich um 0,1 Prozentpunkte zu.

Hauptursache Kapazitätsengpässe Als Ursache nennen die Autoren der Studie Kapazitätsengpässe im Netz. Entsprechend gering fällt der Zuwachs des Schienengüterverkehrs mit 6 Prozent im betrachteten Zeitraum zwischen 2019 und 2040 aus. In der Basisprognose sollten es 34 Prozent sein. „Rund 60 Prozent des vorhandenen Wachstumspotenzials gehen an die Straße“, schreiben die Autoren der Studie.

Die Schiene verliert im Vergleich aber 44,1 Millionen Tonnen und erreicht im Bezugsfall 2040 nur noch knapp 417 Millionen Tonnen. Die Verkehrsleistung nimmt im Vergleich der beiden Prognosen um 23 Milliarden Tonnenkilometer auf 165 Milliarden Tonnenkilometer ab. Die Straße hingegen gewinnt 37,3 Millionen Tonnen und kommt auf 4,5 Milliarden Tonnen. Die Tonnenkilometer erhöhen sich um 22,2 auf knapp 691 Milliarden.

Aufgrund der Kapazitätsengpässe im Netz und der sinkenden Mengen fahren weniger Züge im Jahr. Ihre Zahl sinkt laut Prognose von knapp 1,17 Millionen auf 1,08 Millionen. Besonders betroffen ist der Ganzzugverkehr mit einem Rückgang um 23 Prozent. Zugleich steige aber die Auslastung je Zug. Das zeigt zumindest der Vergleich mit der derzeit gültigen Bezugsfallprognose 2030.

Auch der Kombinierte Verkehr leidet unter einem zu geringen Ausbau des Schienennetzes. Die Transportleistung wird nach der Bezugsfallprognose um 4,2 Prozent

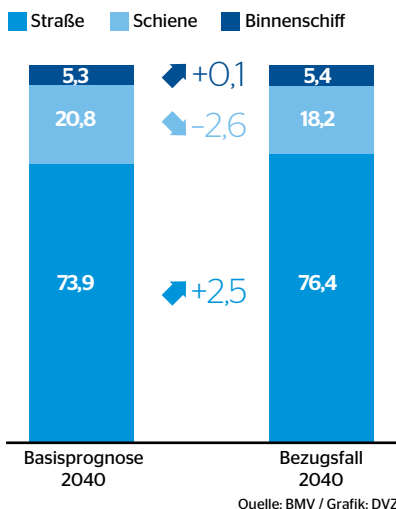


Der Schienengüterverkehr von und nach Bremerhaven ist von den Einschränkungen südlich von Bremen stark berührt.

Verkehrsprognose 2040

Differenziertes Bild

Modal Split in Prozent und Veränderung zur Basisprognose in Prozentpunkten



Methodik der Prognosen

Der Bundesverkehrswegeplan gilt als das wichtigste Planungsinstrument für den Aus- und Neubau von Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Er wird alle 15 Jahre fortgeschrieben. Mit den Verkehrsprognosen wird die Entwicklung des Güterverkehrs geschätzt. Darin werden unter anderem die Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Klimaentwicklung, Verkehrsangebote sowie der politische Rahmen im Verkehrs-, Umwelt- und Energiesektor betrachtet.

geringer ausfallen als noch in der Basisprognose vorhergesagt. „Ungefähr 17 Prozent des verlagerten Aufkommens besteht aus Container- und KV-Verkehren, die im Bezugsfall 2040 wieder direkt per Lkw transportiert werden“, heißt es in der Studie zum Eisenbahnverkehr.

Teilweise nicht mehr befahrbar

Die Studie beschäftigt sich auch mit den am stärksten betroffenen Regionen und Streckenabschnitten, wo zum Teil überhaupt kein Güterverkehr mehr möglich ist, so die Studienautoren. Das zeige sich vor allem in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr, wenn auch Personenzüge auf dem Schienennetz verkehren. Als Beispiel nennen sie die linksrheinische Strecke zwischen Bonn und Andernach. Vereinzelte Trassen für den Güterverkehr soll es hingegen zwischen Lübeck und Puttgarden, Itzehoe und Elmshorn sowie südlich von Ingolstadt geben.

Einschränkungen im 24-Stunden-Zeitraum zeigen sich der Prognose zufolge im norddeutschen Raum auf Höhe Brunsbüttel bis Elmshorn, zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sowie zwischen Hannover und Minden. Auch das Umland von Berlin, Teile des Ostkorridors bei Lutherstadt Wittenberg, teilweise zwischen Hamm und Altenbeken, Kaldenkirchen und Viersen sowie zwischen Schwandorf, Regensburg und Ingolstadt sind betroffen. Zu wenig Kapazität findet sich auf den Strecken München-Rosenheim, Fulda-Frankfurt und Frankfurt in Richtung Rheintal nach Basel.

Besonders kritisch sind laut Studie die Seehafenhinterlandverbindungen und die Grenzübergänge in Süddeutschland. „Der Schienengüterverkehr von und nach Bremerhaven ist von den kapazitativen Einschränkungen südlich von Bremen stark berührt“, heißt es. Konkret geht es um 42 von 144 erwarteten Zügen am Tag, also um ein Drittel, das nicht mehr fahren kann. Ein weiteres Drittel betreffe die Strecken von Dresden zur tschechischen Grenze sowie die Übergänge bei Passau, Kufstein und Salzburg.

MEINUNG SEITE 2

Kein Konsens bei Energiesteuer

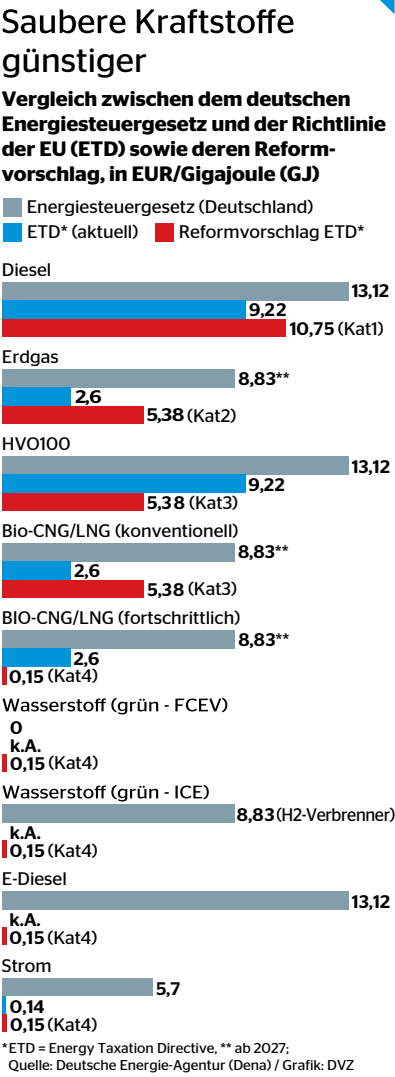
Eine **Reform der EU-Richtlinie** von 2003 soll alternative Treibstoffe wirtschaftlicher machen

Von Frank Hütten

Die Reform der EU-Energie-steuerrichtlinie bleibt auch nach über vier Jahren Dis-kussion das letzte große unerledigte Gesetzesvorhaben aus dem Klimaschutzpaket „Fit for 55“. Die dänische Regierung versuchte wäh-rend ihrer EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2025 mit einer Menge bilateraler Gespräche, die verschiedenen nationalen Vorbehal-te im Finanzministerrat auszuräu-men, musste das Dossier aber doch an Zypern weiterreichen.

Nachdem alle Kompromissvor-schläge auch bei der Ratssitzung im November keinen Durchbruch brachten, resümierte Dänemarks Wirtschaftsministerin Stephanie Lose frustriert, es sei schwierig, die Zukunft des Reformvorhabens vor-herzusehen. Im Programm von Zy-perns Ratspräsidentschaft wird es gar nicht erwähnt. Die Regierung in Nikosia denkt derzeit darüber nach, welche Kompromissmöglichkeiten es noch gibt.

Obwohl die EU-Finanzminister 2020 selbst eine Reform der Min-destbesteuerungsregeln von 2003 gefordert hatten, war von vornhe-rein klar, dass die in Steuerfragen nötige Einstimmigkeit bei dem Thema nur schwer erreichbar sein würde.



von deren Energiegehalt statt vom Volumen abhängig zu machen, um einen Nachteil alternativer Kraft-stoffe gegenüber fossilen Treibstof-fen auszugleichen. Drei Gruppen von Mindeststeuersätzen sollen ein-geführt werden: die höchsten Steu-ern sollen auf Kohle und Öl erhoben werden, die niedrigsten auf erneu-erbare Energien und synthetische Kraftstoffe. Hitzige Diskussionen werden aber über konkrete Ener-gieträger geführt. Etwa darüber, ob mit Atomstrom erzeugter Wasser-stoff genauso besteuert werden soll wie der Wind- oder Solarstrom hergestellte.

Beim EU-Finanzministerrat im November sagten die Vertreter von Italien, Spanien, Tschechien, der Slowakei, Bulgarien, Österreich und Malta, dass sie dem vorliegenden Richtlinien-text nicht zustimmen könnten. Auch aus Polen, Rumänien und Griechenland kam noch viel Kritik.

„Wir leben in einer EU, in der kein Mitgliedsstaat alles bekommt, was er möchte“, drängte EU-Klimaschutz-kommissar Wopke Hoekstra auf mehr Kompromissbereitschaft. „Die Diskussionen laufen seit vier Jahren und wir haben in der Kommission den Eindruck, dass nun ein akzep-tabler Kompromiss auf dem Tisch liegt.“ Zu den Dingen, die noch aufgenommen werden sollten, „ge-hört insbesondere die Besteuerung

des Luft- und Seeverkehrs“, sagte Hoekstra.

Warnung vor steigenden Kosten

Micha Alexander Lege, Geschäftsführer der Spedition Wiedmann & Winz aus Geislingen, begrüßt die Absicht, die Steuerpolitik künftig stärker an der CO₂-Bilanz und der Umweltwirkung von Kraftstoffen auszurichten. „Eine rein volumetri-sche Besteuerung greift die unter-schiedlichen Klimawirkungen von fossilem Diesel, HVO, E-Fuels oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen nicht hinreichend auf“, sagte Lege zur DVZ. „Nur durch eine steuerliche Differenzierung nach Klimawir-kung können sich alternative Kraft-stoffe tatsächlich durchsetzen und einen maßgeblichen und notwendi-gen Beitrag zum Erreichen der Kli-maziele leisten.“

Der Präsident des Verbands Spe-dition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg und Vizepräsident des deutschen Spediteurverbandes DSLV warnt aber auch davor, Energie für Fuhrparkbetreiber immer teurer zu machen. „Solange für den Schwer-lastverkehr keine praxisgerechte, flächendeckende und finanzierbare Alternative zum Diesel zur Verfü-gung steht, darf der Diesel nicht über Gebühr verteuert werden“, mahnt Lege. „Andernfalls drohen weitere schwere Nachteile für Speditionen und die gesamte Wirtschaft.“



Betankung eines Containerschiffs im Hamburger Hafen. Bisher werden Schiffstreibstoffe in der EU steuerlich begünstigt.

Streit über Kerosin und Schiffsdiesel

An einer Reihe von Fragen ha-ben sich auch die Dänen die Zäh-ne ausgebissen. Dazu gehört die Steuerbefreiung von Kerosin und Schiffstreibstoffen. Diese wollte die EU-Kommission abschaffen. Weil sich einige Länder dagegen sper-ren, legten bereits frühere Präsi-dentschaften das Thema auf Eis und beauftragten die Kommission, eine Besteuerung 2035 erneut zu prüfen. Doch selbst diesen Prüfauftrag woll-ten „einige wenige“ Minister zuletzt wieder aus dem Text streichen, be-richten die Dänen.

Hoch umstritten ist auch der Vor-schlag, die neuen Mindeststeuer-sätze künftig an die allgemeine Preisentwicklung zu koppeln, da-mit sie wegen der Inflation nicht stetig an Bedeutung und Lenkungs-wirkung verlieren. Dem dänischen Kompromissvorschlag, die Sätze alle drei Jahre anzupassen und um maxi-mal 8 Prozent zu erhöhen, stimmen nicht alle Regierungen zu.

Neue Systematik ist Konsens

Prinzipiell ist es Konsens, die Be-steuerung von Treibstoffen künftig

EP streitet über Fernmessung von Emissionen

Beim Gesetzespaket für Straßenverkehrstauglichkeit gibt es noch Gesprächsbedarf

FAHRZEUGKONTROLLEN

Der Vorschlag der EU-Kommission, dass Mitgliedsstaaten Fahrzeugemissio-nen künftig auch per Fernmessung vom Straßenrand aus überprüfen sollen, dürfte im Europäischen Par-lament noch für einige Diskussionen sorgen. Das machte die erste Aus-sprache im EP-Verkehrsausschuss über das Gesetzespaket für Straßen-verkehrstauglichkeit (Roadworthi-ness-Package) am Montag deutlich.

Jens Gieseke, EP-Berichterstatter für die geplante Gesetzesänderung, schlägt in seinem Entwurf für eine Parlamentsposition dazu vor, Fern-messungen so lange nicht zur Pflicht

zu machen, bis nachgewiesen ist, dass sie zuverlässig und kosteneffizi-ent machbar sind.

Sozialdemokraten und Grüne unterstützen allerdings den Kom-missionsvorschlag. „Die Technolo-gie ist bereits gut ausgereift“, sagte

1

Jahr soll künftig das TÜV-Intervall für Lieferwagen und Pkw sein, die älter als 10 Jahre sind.

Quelle: Vorschlag der EU-Kommission

der portugiesische Sozialdemokrat Sergio Goncalves. „Zahlreiche Län-der setzen sie schon ein.“ Gieseke entgegnete, es reiche nicht aus, dass die Technologie verfügbar sei. Es komme darauf an, praktikable Lö-sungen zu finden, die nicht zu teuer seien.

Fest entschlossen gibt sich Gie-seke, verkehrspolitischer Sprecher der christdemokratisch-konservativen EVP-Fraktion, den Kommissi-onsvorschlag zu streichen, wonach Lieferwagen der Fahrzeugklasse N1 und Pkw, die älter als zehn Jahre sind, künftig jährlich zur techni-schen Hauptuntersuchung müssen.

Damit schieße die Kommission über das Ziel hinaus, Europas Straßen si-cherer zu machen. „Die Prüfplakete darf nicht noch teurer werden“, sagte der CDU-Politiker. Unterstüt-zung kann er von der konservativen EKR und wohl auch den Liberalen erwarten. Die Grünen würden da-gegen eine jährliche Testpflicht unterstützen.

Gieseke lehnt auch den Vorschlag jährlicher Emissionstests für neue Lieferwagen ab. Dadurch würden Unternehmen belastet, die ihre Flot-ten modernisieren. Die Abstimmung über das Gesetzespaket soll im Aus-schuss am 18. März stattfinden. (fh)

ANZEIGE

SHIP IT? QUICK IT!
SEEFracht WELTWEIT

www.quick-cargo-service.com
0800-89 89 899

Rechnungshof hat Fragen zum neuen EU-Fonds

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Der Europäische Rechnungshof hat noch Fragen zum geplanten neuen EU-Fonds für Wettbewerbsfähigkeit und zur Ausgestaltung des Forschungs-programms „Horizont Europa“ in den Jahren 2028 bis 2034. In einer Teilbewertung der Vorschläge der EU-Kommission für den mehrjäh-rigen EU-Finanzrahmen (MFR) für diese sieben Jahre heißt es, es gebe keine gemeinsame Definition dafür, wie die genannten Förderziele Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Forschung konkret festgelegt wer-den sollen.

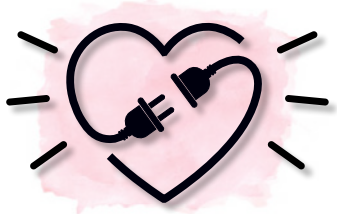
Der geplante Fonds für Wettbe-werbsfähigkeit solle nicht nur eine ra-sche Mittelumschichtung zwischen verschiedenen Politikbereichen, sondern auch zusätzliche Beiträge, etwa der Mitgliedsstaaten, ermögli-chen. Die Prüfer fordern, zu klären, wie sich diese größere Haushaltsfle-xibilität mit dem EU-Beihilferecht vereinbaren lässt. Sie empfehlen au-ßerdem, festzulegen, wie häufig die Mittel für Garantien, Darlehen oder Beteiligungsinvestitionen im Laufe des Programms mindestens wie-derverwendet werden müssen. Für den Wettbewerbsfähigkeitsfonds und das Forschungsprogramm hat die Kommission insgesamt ein Bud-get von rund 409 Milliarden Euro vorgeschlagen. (fh)

Experten uneins über Mindestlohn

ANHÖRUNG

Der Arbeitgeberver-band BDA lehnt eine Politisierung des Mindestlohns und dessen ge-setzliche Festlegung von 60 Prozent des Medianlohns oder 15 Euro brut-to je Stunde ab. „Staatliche Eingriffe sind Gift für die Tarifautonomie“, begründete er seine Haltung in einer öffentlichen Anhörung zum Min-destlohn im Arbeitsausschusses des Bundestags. Die Arbeit der Mindest-lohnkommission habe sich bewährt. Mit ihrer neuen Geschäftsordnung berücksichtige sie die Regelung zum 60-Prozent-Medianlohn. Eine Fest-schreibung im Mindestlohngesetz sei nicht notwendig. Dieser Ansicht ist auch der Zentralverband des Deutschen Handwerks.

Anders äußerten sich Vertreter der Arbeitsmarktforschung und des Wirtschafts- und Sozialwissenschaf-lichen Instituts, der Deutsche Ge-werkschaftsbund und der Makroöko-nom Tom Krebs von der Universität Mannheim. Die Erfahrungen seien insgesamt positiv. Der gesetzliche Mindestlohn habe seit 2015 zu deut-lichen Lohnzuwächsen im unteren Segment geführt und die Ungleich-heit verringert. Zudem habe er dazu beigetragen, dass sich die Löhne in Ost- und Westdeutschland über die Jahre angleichen. Überdies schütze er Beschäftigte in Segmenten, in denen es keine Tarife gebe. (sl)



Von Tobias Loew

Elektro-Lkw stehen bei Speditionen und Transportunternehmen kurz davor, zu einer festen Größe im Transportalltag zu werden. Allerdings müssen die Unternehmen auf dem Weg dahin neue planerische Aufgaben bewältigen, die etablierte Abläufe verändern und die Komplexität in der Disposition und Fuhrparkorganisation zunächst spürbar steigern. Sobald sie diese Aufgaben automatisiert erledigen, ist der Aufwand im Tagesgeschäft deutlich geringer und die Chancen der Transformation treten in den Vordergrund.

Das Projekt „Truck Charging“ am Gründungs- und Innovationszentrum „Unternehmertum“ der Technischen Universität München untersucht in diesem Zusammenhang, was die Akteure beim Umstieg auf batterieelektrische Lkw in ihrem Zusammenspiel verändern sollten. Die gemeinsame Initiative von Partnern aus Industrie, Energie und Logistik arbeitet dabei an konkreten Lösungen für die Schnittstellen zwischen Ladeinfrastruktur und Disposition. Ziel ist eine technische Integration, durch die Ladepunkte direkt aus dem Transportmanagementsystem heraus zu buchen sind - vorausgesetzt, sie sind zum richtigen Zeitpunkt erreichbar und auch frei. Gelingt diese Einbindung, dann kann der Einsatz von E-Lkw parallel zu dem konventioneller Lastwagen geplant werden.

„Start-ups wie Fryte Mobility bilden das Herzstück des Projekts, aber es sind die Logistiker, die entscheiden, was wirklich gebraucht wird“, betont Maximilian Ritz, Projektleiter und Moderator der Zusammenarbeit. Mit dem Projekt „Truck Charging“ soll das Innovationszentrum als neutrale Plattform für Co-Innovation fungieren. „Wir bringen Partner zusammen,

um kollaborativ an realen Anforderungen zu arbeiten“, berichtet Ritz.

Zwei Aufgabenfelder stehen im Mittelpunkt der gemeinsamen Entwicklung: die Ladeplanung mit Reservierung und die Nutzung privater, von den Logistikunternehmen betriebener Ladepunkte durch Dritte. Beide Themen erfordern ein Zusammenspiel von Disposition, Energieversorgung, Standortlogistik und IT. Ein besonders wichtiger Faktor ist die Integration in das Transportmanagementsystem, vor allem für Aufgaben, an denen mehrere Akteure beteiligt sind oder Zeitfenster exakt abgestimmt werden müssen.

Das Projekt untersucht, wie die Ladepunkte unterschiedlicher Anbieter für die Disposition direkt automatisch reservierbar werden können. Dabei spielen sowohl Depotladepunkte als auch öffentliche Ladeinfrastruktur eine Rolle. Fryte Mobility entwickelt dafür eine interoperable Lösung, die Datenquellen wie Telematik, Energie- und Flottenmanagement zusammenführt. In die Projektarchitektur ist auch ein öffentlicher Ladepark von Eon und MAN in Karlsfeld bei München testweise eingebunden. Derzeit ist es bereits möglich, zwei der vier vorhandenen Ladesäulen zu reservieren. Um diesen Vorgang automatisieren zu können, ist eine technische Schnittstelle zur Disposition erforderlich. Entscheidend für ein funktionierendes System ist laut Fryte-Technikchef Sebastian Wolff, dass Statusinformationen zur Nutzung der Ladesäulen in Echtzeit zur Verfügung stehen. Dabei kommt es auf drei Kernfragen an: Ist ein Ladepunkt verfügbar, wie lange bleibt er geblockt und ist das Fahrzeug für den Strombezug autorisiert?

Technische Komplexität auf Dispoebene

In einem Workshop mit Logistikern haben die Teilnehmer anhand einer Auswertung der Interaktionspunkte von Nutzern herausgefunden,

dass es im Ladeprozess bislang zu Medienbrüchen kommt. Dies steht im Widerspruch zur Anforderung der Disponenten, dass auch die Ladeinfrastruktur wie ein Frachtraum planbar sein muss. Dafür sind klare Informationen zur Nutzungszeit, zum Standort, zur Ladeleistung, zum Strompreis, zur Autorisierung von Fahrzeugen und zu ihrer Ladepriorität in der Nutzungsreihenfolge notwendig.

Auch die Speditionen bringen eigene Anforderungen in das Projekt ein: Die Duvenbeck-Gruppe aus Bocholt moniert auf der einen Seite die langen Genehmigungsfristen für die Schaffung von Infrastruktur. Auf der anderen Seite beschäftigt sich das Unternehmen damit, unter welchen Prämissen Ladepunkte für verschiedene Fahrzeugkombinationen zu gestalten sind.

Für den Wormser Dienstleister TST sind Strompreisisiken von besonderer Relevanz, während Johannes Metzger von der gleichnamigen Spedition aus Neukupfer im Hohenlohekreis die fehlende Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten bemängelt. Nikolaus Skarabela, der als Energie- und Mobilitätsbeauftragter bei Schachinger Logistik mit Hauptsitz in Hörsching bei Linz in Österreich das Thema verantwortet, vermutet, dass der Stromhandel zusammen mit den Quoten für die Treibhausgasminderung für die Flottenrentabilität künftig fast genauso wichtig werden könnte wie der Lkw-Einsatz selbst.

„Wir nutzen Batteriespeicher, um den Einsatz unserer E-Fahrzeuge flexibel zu gestalten und den Strompreis besser planen zu können - und haben darüber hinaus auch die Möglichkeit, am Regelenergiemarkt teilzunehmen, um dort Strom zu verkaufen, den wir gerade nicht für unsere Lkw brauchen“, berichtet er. Alle Dienstleister erwarten in der Zusammenarbeit, dass ihre Ladepunkte systemisch eingebunden und gleichzeitig für sie selbst flexibel nutzbar sind, auch dann, wenn sich der Tourenverlauf ändert oder Verspätungen entstehen.

„Für uns ist dabei aber vor allem die eigene Flotte im Blick. Wir wollen unseren eigenen Fahrzeugen Vorrang bei der Reservierungsmöglichkeit geben“, sagt Skarabela und fügt hinzu: „Gleichzeitig ist unser Geschäftsführer der Schachinger Logistik Holding, Ehrenfried Werderits, das Ziel, eine Ladeinfrastruktur, die eine besonders teure Investition darstellt, künftig auch möglichst stark ausgelastet ist.“ Schachinger Logistik ist Anbieter spezialisierter Branchenlösungen in den Bereichen Lebensmittel, Pharma/Healthcare, Baulogistik, Logistik für Hightech- und Automobilindustrie und Paketlogistik.

In der gemeinsamen Betrachtung haben die Teilnehmer den Buchungsprozess in drei Phasen unterteilt: Bevor der Lkw geladen werden kann, muss zunächst der Energiebedarf ermittelt und ein Ladepunkt reserviert werden. Während des Ladevorgangs sind die Autorisierung zum Strombezug und ein Echtzeitmonitoring wichtig, die Abrechnung nach Abschluss sollte idealerweise automatisiert im Hintergrund über das Energiemanagementsystem erfolgen. Aus dieser Einteilung hat die Projektgruppe standardisierte Rollenmodelle in der Handlungskette abgeleitet: Ladepunktbetreiber, Nutzer und Plattformverwalter, die als separate Akteure eigens definierte Zugriffsrechte benötigen.

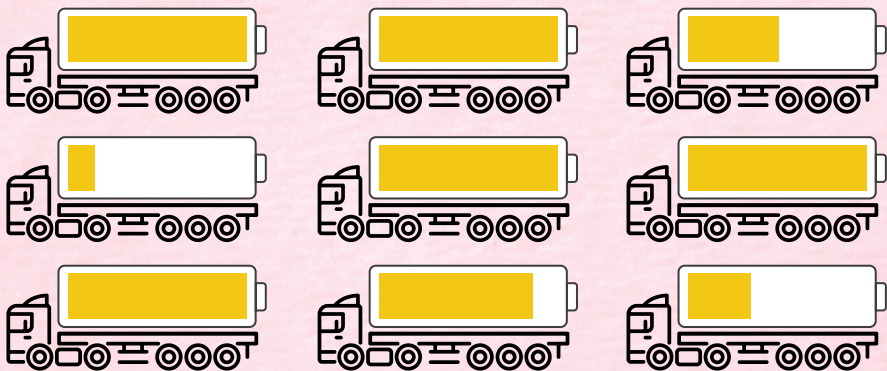
Plattformlogik für Ladeprozesse

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen entwickelt Fryte Mobility eine Lösung, über die Ladepunkte sowohl gefunden und reserviert als auch systemisch eingeplant werden können. Neben der reinen Verfügbarkeit rücken damit auch betriebswirtschaftliche Faktoren in den Fokus: die Auslastung von Ladepunkten, Zugangsrechte, Nutzungszeitfenster und die Netzintegration.

Die Projektgruppe strebt ein Plattformmodell an, das auch den Zugang zu privat betriebener Ladeinfrastruktur ermöglicht - etwa durch eine gemeinsame Nutzung von Ladepunkten an

Ladepunkte finden, buchen, teilen

Das Projekt **Truck Charging** am Gründungs- und Innovationszentrum der TU München verknüpft die Betreiber und Nutzer von Ladeinfrastruktur sowie Transportmanagementsystemen. Gemeinsam schaffen sie Grundlagen für die effiziente und partnerschaftliche Nutzung privater und öffentlicher Ladeparks.



Touren- und
Flottenmanagement

Routen- und
Ladebedürfnisse

Disponent

MUSTER



Standardisierte Vernetzung ist Voraussetzung für eine zuverlässige, wirtschaftliche Logistik.

Sebastian Wolff, Chief Technical Officer Fryte Mobility



Die Logistiker entscheiden, was wirklich gebraucht wird.

Maximilian Ritz, Projektleiter Truck Charging, Innovationszentrum Unternehmertum



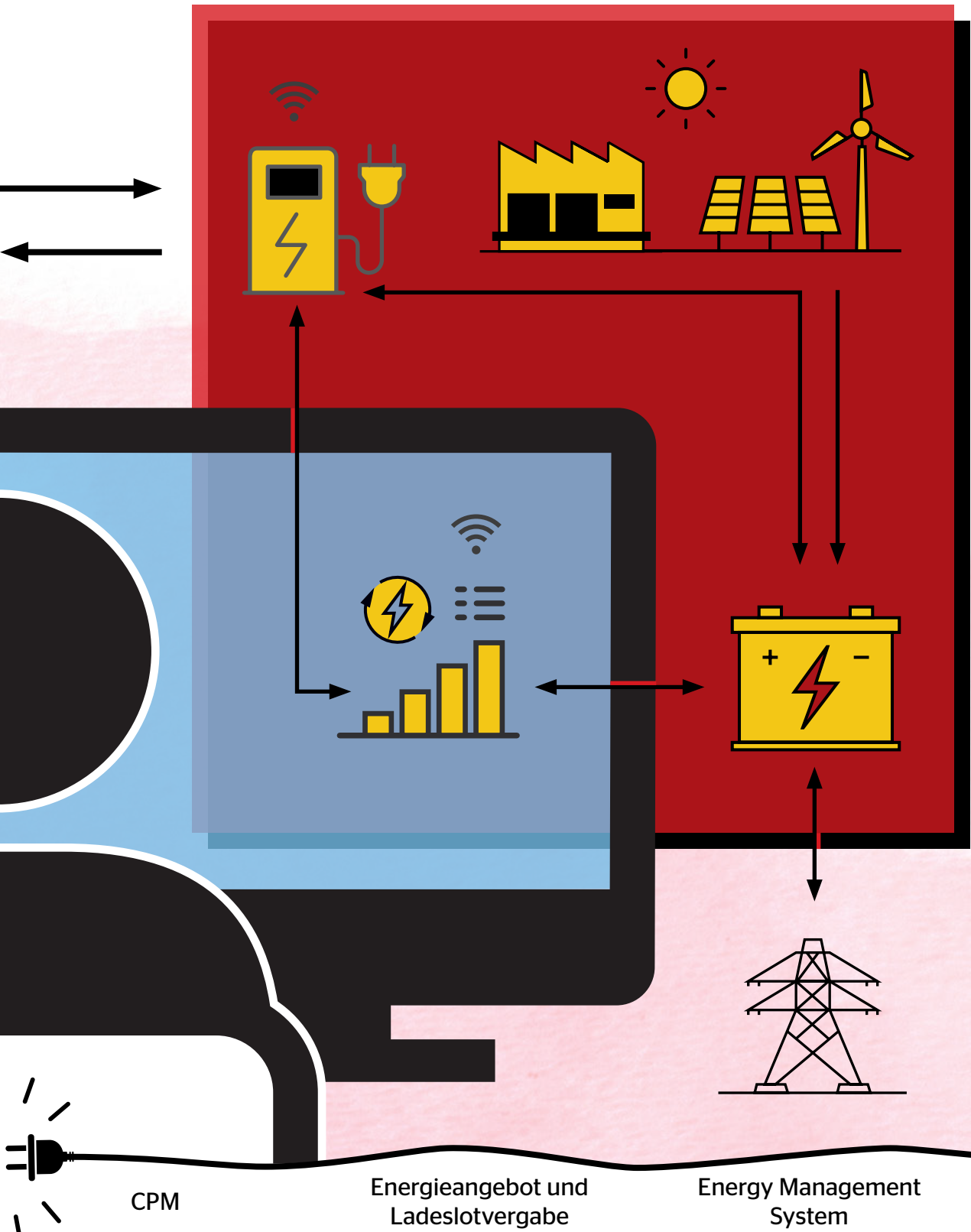
Unsere eigenen Fahrzeuge sollen Reservierungsmöglichkeiten haben.

Nikolaus Skarabela, Energie- und Mobilitätsbeauftragter Schachinger Logistik

Depots. Perspektivisch könnten Speditionen ihre Energieinfrastruktur darüber kooperativ nutzen. In diesem gemeinsamen Modell verschiebt sich der Fokus bei der Betrachtung von Ladeinfrastruktur aus dem Bereich der Hardware und Technik auf steuerbare Abläufe mit definierten Zugriffsrechten und Zuständigkeiten.

Für die Projektgruppe ist es außerdem zentral, einheitliche Kommunikationsstandards zu definieren: Die Umsetzung eines kooperativen Nutzungskonzepts bleibe ohne offene Schnittstellen zu Ladesäulenbetreibern, Transportmanagementsystemen und Energieversorgern fragmentiert, meint etwa Fryte-Technikchef Wolff. Allerdings fehlten bislang besonders im öffentlichen Bereich, wie etwa an Autohöfen, Hubs oder Gewerbeparks, standardisierte Buchungsschnittstellen. Das Projekt Truck Charging verfolgt den Ansatz, gemeinsam mit Energieanbietern wie Eon und Ladeplattformbetreibern an übergreifenden, interoperablen Schnittstellen zu arbeiten. Erst wenn Disposition, Energiefluss und Abrechnung digital synchronisiert seien, entstehe ein skalierbares Ladeökosystem für schwere Nutzfahrzeuge.

Aus den Workshops ist deshalb ein Handbuch mit Handlungsempfehlungen für Logistiker hervorgegangen. Diese benötigten künftig strategische Energiekompetenz. So sei es beispielsweise ratsam, sich nicht allein auf eigene Standorte zu fokussieren, sondern direkt ein vernetztes System aus Ladepunkten in eigenen Depots, bei Partnern und in öffentlichen Ladeparks zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollten Touren- und Ladeplanung direkt technisch und organisatorisch verknüpft sein und Reservierungsmöglichkeiten auch für die benötigte Strommenge bieten. Schließlich werde Planbarkeit wichtiger als maximale Ladeleistung. „Im E-Lkw-Betrieb ist eine standardisierte Vernetzung die Voraussetzung für eine zuverlässige und wirtschaftliche Logistik“, resümiert Wolff.



Spielregeln: Reservieren & Laden

PROTAGONISTEN - Zwei Spieler, ein Geschäft



DISPONENT Plant tourbasiert den Fahrzeugeinsatz. Dabei muss er neben der Transportkapazität auch Zeitrestriktionen wie zugesagte Abhol- und Zustellzeitpunkte berücksichtigen. Für E-Lkw sind außerdem Reichweite, Lkw-geeignete Lademöglichkeiten entlang der Strecke, die dortigen Strompreise und verfügbare Strommenge relevant.



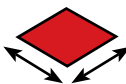
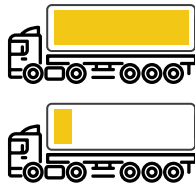
CPM Beim privaten oder öffentlichen Charging Point Operator (CPO) - dem Ladeparkbetreiber - plant der Charging Point Manager (CPM), im Falle von Logistikdienstleistern auch der Depotmanager, die wirtschaftliche Auslastung der Ladeeinrichtungen. Wichtige Faktoren sind dabei etwa die Anschlusskapazität, die verfügbare Strommenge, die Geschwindigkeit der Ladesäule sowie der Strompreis während der Ladezeit.



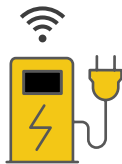
HYBRID Bei Logistikdienstleistern können Disponenten gegebenenfalls in einer Doppelrolle auch die Position des CPM ausüben. Dann müssen sie neben dem optimalen Einsatz der eigenen Fahrzeugressourcen auch das Leistungsversprechen gegenüber externen Stromkunden berücksichtigen.

ASSETS - Synergie aus Hard- und Software

E-LKW-(FLOTTE) Für Speditionen und Transportunternehmen sind die Fahrzeuge die wichtigste Ressource im elektrischen Straßengüterverkehr. Um die Gesamtkosten zu optimieren, muss sowohl der einzelne Lkw als auch die gesamte Flotte rechtzeitig mit dem preisgünstigsten Betriebsstrom aufgeladen sein.



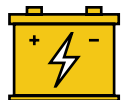
FLÄCHE Für Ladevorgänge benötigen Charging Points eine Fläche, auf der Lkw-Gespanne während der gesamten Ladezeit verbleiben können. Je nach Ladeplanung wird diese Fläche über Nacht oder nur für die Nachladung in der Schichtpause des Fahrers benötigt - und muss dementsprechend verwaltet werden.



LADEPUNKT Am Ladepunkt nehmen Lkw den Strom auf - oder können ihn bei bidirektionalem Laden auch wieder ins Netz abgeben. Je nach Ausstattung können Ladepunkte die Fahrzeuge unterschiedlich schnell mit Strom versorgen - entweder technisch bedingt oder elektronisch gesteuert, von etwa einer Stunde anfangen bis über Nacht.



STROMQUELLE Charging Points können den Ladestrom über sämtliche denkbaren Bezugswege erhalten: aus dem Netz, von einer Photovoltaikanlage, aus einem Batteriespeicher, einem Gaskraftwerk, das beispielsweise Wasserstoff verstromt, von einer Windkraftanlage oder aus anderen, teils experimentellen Stromerzeugungsverfahren wie Energierückgewinnung.



BATTERIESPEICHER Dienen in erster Line als Puffer, um Strom aus erneuerbaren Quellen bis zum Ladevorgang zwischenzulagern. Sie können darüber hinaus auch zur Strompreissteuerung eingesetzt werden, etwa um Strom aus dem Netz in Niedrigpreisphasen anzukaufen oder in Hochpreisphasen durch bidirektionales Laden wieder an das Netz abgeben zu können. So ermöglichen sie Flexibilität in der Stromnutzung.



SCHNITTSTELLEN Hardware und Software fungieren als Schnittstellen für den Strombezug. Sie regeln beispielsweise das Energiemanagement an den Ladepunkten und geben elektronisch gesteuert den Ladestrom zeit- und mengenoptimiert ab. Darüber hinaus können sie etwa Ladepunkt- und Strommengenreservierungen zu einem festen Angebotspreis entgegennehmen. Kurz: Sie verteilen und vermitteln die Daten, über die alle beteiligten Akteure ihre jeweiligen Anforderungen an das Lademanagement austauschen.

ORCHESTRIERUNG - Ein Spiel in vier Akten

1. MATCHING Prüfungsvorgang, der die günstigste Strecke für eine geplante Tour im Hinblick auf Fahrzeit, Strompreis, Strommenge, Ladegeschwindigkeit und Verfügbarkeit des Ladepunkts ermittelt. Wird sowohl vor Fahrtbeginn als auch im Fahrtverlauf mit Daten aus der Fahrzeugtelematik vorgenommen.

2. RESERVIERUNG/BUCHUNG Ausgehend vom Matching-Ergebnis reserviert eine Software automatisch den günstigsten freien Ladepunkt entlang der Transportstrecke mit der benötigten Strommenge und Ladeleistung. Disponent und Fahrer profitieren durch Planbarkeit, der CPM kann die Auslastung des Charging Points und seiner Ladepunkte optimieren. Bei Ankunft des Fahrzeugs autorisiert das System den Lkw zum Strombezug.

3. CHARGING Aufnahme der reservierten Strommenge in der vorgeplanten Ladezeit mit der dafür erforderlichen Leistung.

4. ABRECHNUNG Automatische Abrechnung der geladenen Strommenge ohne aktives Eingreifen des Fahrers durch den Abgleich mit der Reservierung und Autorisierung.

MUSTER



Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:



Otto macht Roboter intelligent

Der **Hamburger Versandhändler** startet eine Allianz mit dem Chiphersteller Nvidia

Von Robert Kümmerlen

Die Otto Group kooperiert mit dem Technologie- und Halbleiterunternehmen Nvidia, um Logistikprozesse mit Hilfe intelligenter Robotik zu verbessern. Ziel ist es, Abläufe in rund 120 Logistikstandorten effizienter zu organisieren. Das hat der Hamburger Versandhändler Ende voriger Woche mitgeteilt.

Kern des Projekts ist eine sogenannte „Robotic Coordination Layer“. Dabei handelt es sich um eine digitale Steuerungsebene, über die verschiedene Robotersysteme miteinander kommunizieren und koordiniert werden. Die Technologie basiert auf Simulationssoftware und Künstlicher Intelligenz (KI) von Nvidia und soll es ermöglichen, Roboter virtuell zu trainieren und schneller in den realen Betrieb zu bringen.

Pilotstandort in Ostwestfalen

Erster Standort des Projekts ist das Logistikzentrum von Hermes Fulfilment im nordrhein-westfälischen Löhne. Dort entsteht ein digitaler Zwilling des Lagers, also eine virtuelle Echtzeitabbildung der Abläufe. Entwickelt wurde dieser Zwilling mit Nvidia-KI-Infrastruktur vom IT-Dienstleister Reply. Nach dem Pilotprojekt soll die Lösung schrittweise auf weitere Standorte ausgerollt werden. Die zentrale Steuerung und Weiterentwicklung übernimmt die Otto-Group-Tochter One.O.

Mit Hilfe des digitalen Zwillings lassen sich neue Prozesse zunächst virtuell testen, bevor sie im laufenden Betrieb umgesetzt werden. So kann etwa simuliert werden, wie viele Roboter und Mitarbeitende in Spitzenzeiten erforderlich sind oder wie sich veränderte Volumenströme auf Abläufe auswirken. Ziel ist es, Stillstände zu vermeiden, schneller auf Nachfrageänderungen zu reagieren und den Hochlauf neuer Automatisierungslösungen zu beschleunigen. „Unsere bisherigen Erfahrungen belegen das große Potenzial von KI und Robotik für Effizienz und Service“, sagt Kay Schiebur, Vorstand Services der Otto Group. Gemeinsam mit den neuen Partnern wolle man die intelligente Automatisierung nun auf eine breitere, skalierbare Basis stellen.

Auch für Nvidia ist die Zusammenarbeit von strategischer Bedeutung. „Physical AI definiert neu, was in der Lieferkette möglich ist. Lager werden von statischen Einrichtungen zu dynamischen, reaktionsfähigen Systemen“, sagt Azita Martin, Vice President und General Manager Retail & Consumer Products bei Nvidia. Der Begriff „Physical AI“ bezeichnet KI-Systeme, die nicht nur Daten analysieren, sondern physische Prozesse in realen Umgebungen steuern.

Virtuelles Training

Grundlage sind digitale Zwillinge und physikbasierte Simulationen, mit denen Maschinen Bewegungen, Interaktionen und Materialflüsse virtuell erlernen, bevor sie diese im realen Betrieb ausführen. Reale Eigenschaften wie Masse, Beschleunigung, Reibung, Kollisionen oder Trägheit werden digital nachgebildet. Mit Hilfe derartiger Simulationen will die Otto Group ganze Roboterflotten virtuell trainieren. Dies soll die Grundlage für die Logistik der Zukunft sein, in der unterschiedliche Systeme nahtlos zusammenarbeiten, so die Zielvorstellung der Versandhändler.

Für die erste Entwicklungsphase plant das Unternehmen Investi-

tionen im zweistelligen Millionen-Euro-Bereich. Langfristig soll die Robotic Coordination Layer als eine Art Betriebssystem für das Lager fungieren. Neben mobilen und stationären Robotern sollen perspektivisch auch klassische Fördertechnik, Sortieranlagen sowie Sensorik integriert werden, beispielsweise für Funktionen wie Torsteuerung oder Palettenerkennung.

Dadurch dass Prozessänderungen zuerst im digitalen Zwilling erprobt, bevor sie in die Realität übertragen werden, lässt sich das Risiko für Fehlentscheidungen reduzieren. Die Echtzeitdaten fließen

wiederum in das digitale Modell zurück, um Prozesse feinjustieren zu können. „Bemerkenswert ist der Anspruch, sowohl bestehende Automatisierungstechnik als auch neue Robotergenerationen in einem gemeinsamen Koordinationsraum zusammenzuführen“, kommentiert Christoph Tripp, Professor für Distributions- und Handelslogistik an der Technischen Hochschule Nürnberg. „Damit geht Otto über das Stadium des Experimentierens hinaus und möchte ein neues Ökosystem für die Lagerlogistik etablieren.“

Die Otto Group selbst sieht sich als einen der ersten europäischen

Handelskonzerne, die Robotikflotten standortübergreifend über eine zentrale digitale Steuerungsebene koordinieren werden. Konkrete Angaben zu Zeitplänen, Produktivitätsgewinnen oder Auswirkungen auf Beschäftigung und Lieferzeiten macht das Unternehmen bislang nicht.

MEINUNG SEITE 2



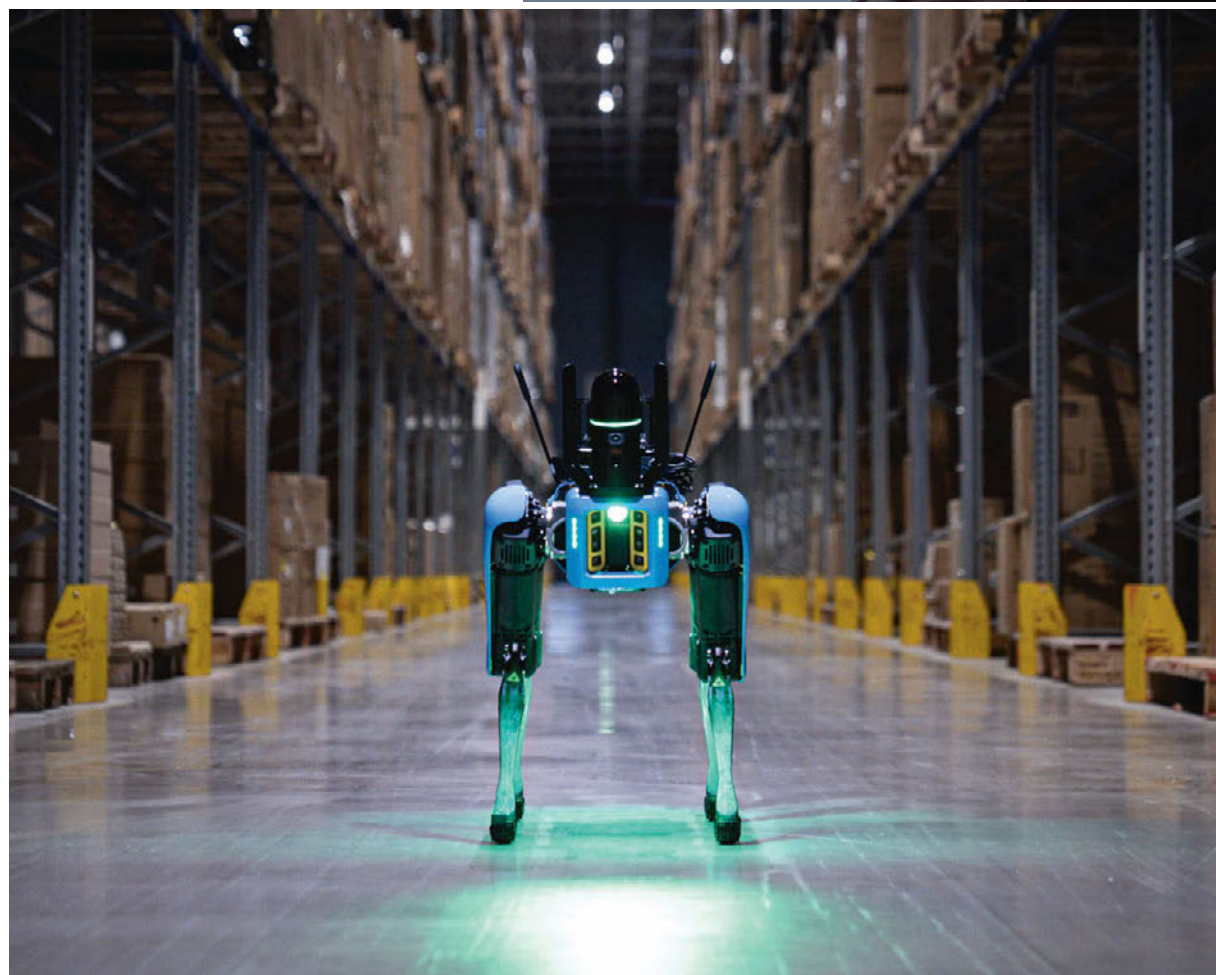
Die aktuelle Kolumne von Prof. Christoph Tripp thematisiert die Allianz zwischen Otto und Nvidia. www.dvz.de/sonderseiten/blickpunkt-handel



Physikalische Eigenschaften, die auf die Roboter wirken, werden digital nachgebildet, um damit ganze Flotten zu trainieren. Von den Robotern gesammelte Daten fließen wiederum zurück in das Modell.

„Unsere Erfahrungen belegen das große Potenzial von Robotik und KI.“

Kay Schiebur, Vorstand Services Otto Group



FOTOS: OTTO GROUP; DIERK KRUSE; LOXXESS: SKR

Veranstaltung am 29. Januar

Future Commerce & Logistics

HAMBURG Prof. Christoph Tripp (oben) ist auch der Keynote-Speaker der Future Conference Commerce & Logistics, welche die DVZ am 29. Januar gemeinsam mit der Kühne Logistics University veranstaltet. Zum dritten Mal kommen Praktiker und Experten aus Handel, E-Commerce, Logistik und Wissenschaft zusammen, um sich über Wachstumschancen, veränderte Geschäftsmodelle und neue Technologien im Umfeld von E-Commerce und Omnichannel-Logistik auszutauschen.

Prof. Tripp adressiert in seinem Vortrag die „5-M-DNA des Future E-Commerce: Märkte, Mengen, Modelle, Möglichkeiten und die wachsende Macht der China-Player“.

Ein weiteres Thema ist der B2B-E-Commerce und dessen logistische Anforderungen – gerade auch im Vergleich mit dem B2C-Geschäft. Darüber diskutieren die Top-Manager Achim Dünnwald (GLS) und Karsten Schwarz (DPD).

Weiterhin auf der Agenda steht der Einfluss der chinesischen



Plattformbetreiber wie Temu und Shein auf den Handel, aber auch auf die hiesige Logistiklandkarte. „De-minimis adé: Wie Plattformen, Händler und Logistiker auf den veränderten regulatorischen Rahmen im internationalen E-Commerce reagieren“, lautet entsprechend der Vortrag von Rico Back (SKR Corporate Advisers/Mitte). Und Loxxess-CEO Ingo Brauckmann (unten) erläutert, wie sich Local-for-Local auf E-Commerce-Fulfillment auswirkt. (sr)

www.dvz.de/fcc2026

Finanzinvestor zeigt Interesse an Inpost

KEP Der polnische Paketdienstleister Inpost hat den Erhalt eines indikativen Übernahmeangebots für sämtliche ausstehenden Aktien bestätigt. Aus einer Pflichtmitteilung des an der Börse Amsterdam notierten Unternehmens geht hervor, dass ein Sonderausschuss aus Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat eingerichtet wurde, um eine mögliche Transaktion zu prüfen. Zum potenziellen Bieter äußerte sich Inpost nicht. In Finanzkreisen wird jedoch spekuliert, dass der Investor Advent International hinter dem Angebot stehen könnte. Advent ist bereits Minderheitsaktionär von Inpost. Die Aktie reagierte auf die Meldung sehr positiv. Analysten bewerten Inpost derzeit mit etwa 6 Milliarden Euro, wodurch der Deal zu einer der größten Transaktionen im europäischen KEP-Markt werden könnte.

Inpost ist einer der führenden Anbieter von Out-of-Home-Paketlösungen in Europa. Das Unternehmen betreibt ein dichtes Netz an Pick-up- und Drop-off-Points in mehreren Ländern. Ein zentraler Wachstumschritt war im Jahr 2021 der Kauf des französischen KEP-Anbieters Mondial Relay von der Otto Group.

Ob es zu einer Übernahme kommt, ist offen. Inpost betonte, dass es keine Gewissheit für den Abschluss einer Transaktion gebe. (fw)

Turkish Airlines baut Hub in Istanbul aus

LUFTFRACHT Turkish Airlines hat angekündigt, sein Terminal am Frachtflughafen Istanbul deutlich zu erweitern. Bis 2028 soll die jährliche Umschlagkapazität von derzeit 2,2 Millionen auf 4,5 Millionen Tonnen steigen. Das Terminal, das 2022 den Betrieb aufgenommen hat, war von Beginn an auf eine schrittweise Erweiterung ausgelegt. Im Zuge des Ausbaus soll die Fläche von rund 200.000 auf etwa 340.000 Quadratmeter wachsen. Bereits heute verfügt die Anlage über getrennte Bereiche für temperatursensible Güter, pharmazeutische Produkte sowie Gefahrgut.

Der Terminalausbau ist eines von insgesamt acht Bauprojekten, die der Konzern angekündigt hat. Das Gesamtvolumen des Investitionsprogramms beziffert Turkish Airlines auf rund 2 Milliarden Euro.

Ergänzend plant Turkish Airlines noch für dieses Jahr die Inbetriebnahme eines E-Commerce-Zentrums, das auf die Abwicklung zeitkritischer Sendungen ausgerichtet ist. Der Ausbau erfolgt vor dem Hintergrund der starken Entwicklung des Standorts in den vergangenen Jahren. Nach Daten des Flughafenverbands ACI Europe war der Airport Istanbul 2024 der nach Aufkommen größte Frachtflughafen Europas mit einem Umschlag von 1,97 Millionen Tonnen. (ol)

Transportbarometer

LADUNG

79

%

LADERAUM

21

Das Jahr nimmt Fahrt auf

In der ersten vollen Januarwoche kommt Schwung in den Spotmarkt für den Straßengüterverkehr. Auf der Timocom-Plattform steigt der Anteil des Ladungsangebots, das Nutzer einstellen, innerhalb Deutschlands gegenüber der Vorwoche um 9 Prozentpunkte auf 80 Prozent bei 20 Prozent freien Lkw. Um noch einen Prozentpunkt mehr legt der Frachtanteil im Wochenvergleich europaweit zu (79:21). Auch in Belgien und den Niederlanden kommen bereits vier Ladungen auf einen freien Lkw nach Deutschland. (loe)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland

Transporte nach Deutschland

| | | | | |
|----|----|----|----|----|
| 41 | 59 | A | 49 | 51 |
| 29 | 71 | B | 80 | 20 |
| 4 | 96 | BG | 4 | 96 |
| 21 | 79 | CH | 35 | 65 |
| 35 | 65 | CZ | 53 | 47 |
| 80 | 20 | D | 80 | 20 |
| 11 | 89 | DK | 46 | 54 |
| 18 | 82 | E | 51 | 49 |
| 51 | 49 | F | 69 | 31 |
| 15 | 85 | GB | 54 | 46 |
| 35 | 65 | H | 9 | 91 |
| 38 | 62 | I | 60 | 40 |
| 30 | 70 | NL | 80 | 20 |
| 61 | 39 | PL | 52 | 48 |

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

TIMOCOM

Mehr Lkw am Brenner

ALPENTRANSIT Der Lkw-Verkehr auf der österreichischen Brennerautobahn hat 2025 um 2,4 Prozent zugelegt. Das zeigt die Jahresdatenauswertung des österreichischen Autobahnbetreibers Asfinag für die Mautstelle in Schönberg an der A13. Dabei bedeuten 2,43 Millionen Lkw-Durchfahrten von Januar bis Dezember ein Plus von rund 56.000 schweren Nutzfahrzeugen gegenüber 2,38 Millionen im vorangegangenen Kalenderjahr. Seit Januar 2025 ist die kurz vor der Passhöhe gelegene Luegbrücke an rund der Hälfte der Tage in jede Richtung nur einspurig befahrbar.

Einen Teil der Zunahme führt der Autobahnbetreiber auf mehr Fahrverbote für Lkw in 2024 durch die Verteilung der Feiertage im Mai zurück. Der meiste Güterverkehr sei im abgelaufenen Jahr in den Monaten Juli, Oktober, Mai und März geflossen. Die Zahl der Pkw-Fahrten ging laut Statistik um 6 Prozent oder knapp 700.000 von 11,5 auf 10,9 Millionen Fahrzeuge zurück. (loe)

Der Zentralhub im hessischen Homburg (Efze) ist Dreh- und Angelpunkt der Verkehre bei der mittelständischen Stückgutkooperation CTL.

CTL festigt seine Struktur

Der **Stückgutverbund** will angesichts steigender Partnerfluktuation einen großen Teil seiner Mitglieder fest an sich binden und so für Planungssicherheit sorgen.

Von Tobias Loew

Der Stückgutmarkt wird 2026 nach Einschätzung von Francesco De Lauso ein unruhiges Jahr erleben. „In der Stückgutlandschaft herrscht so große Unsicherheit wie schon lange nicht mehr“, hat der Vorstandsvorsitzende des Stückgutverbunds CTL beobachtet. Insolvenzen und nachfolgebefindliche Übernahmen prägen den Markt erheblich stärker als in der Vergangenheit.

Zudem werde sich die Übernahme von DB Schenker durch DSV erst in diesem Jahr auf die kleineren Netzwerke auswirken. „IDS hat seine Lücken geschlossen und weitgehend für einen sanften Anlauf gesorgt“, hat De Lauso beobachtet. „Jetzt stehen die Kooperationen vor derselben Aufgabe, deren Partner zu IDS gewechselt sind“, betont er. Anlaufschwierigkeiten beim Start der neuen Partner werden seiner Ansicht nach den Markt in den kommenden Monaten prägen. Er gehe davon aus, dass weitere Übernahmen durch finanzstarke Akteure erfolgen werden.

Für seinen Verbund will De Lauso deshalb die Planungssicherheit verbessern. Ein wichtiger Schritt sei das im August eingeführte neue Modell der Exklusivpartnerschaft. Dabei sichert CTL dem Partner ein festes Gebiet über einen festen Zeitraum zu und garantiert darüber hinaus die gesamte Sendungsmenge der Kooperation in dieser Region. Als zusätzliches Plus gewährt der Verbund einen Aufschlag auf die Zustellvergütung im Nahverkehr. Im Gegenzug verpflichtet sich die Spedition, keinem anderen Stückgutnetz beizutreten. Direktpartner sind von der Regelung ausgenommen. „Wir ketten uns gegenseitig aneinander“, beschreibt De Lauso die enge Verbindung, durch die Vorteile auf beiden Seiten entstünden.

Dabei ist die Vereinbarung so strikt, wie sie klingt: Wer eine Ex-

klusivpartnerschaft anstrebt, aktuell aber noch in weiteren Stückgutnetzen tätig ist, muss diese Verbindungen aufgeben, bekräftigt De Lauso. Diese Regelung greife für die aktuellen Mitglieder des CTL-Verbunds genauso wie für neu eintretende Speditionen. Im Gegenzug werde auch die Kooperation beim Abschluss einer neuen Exklusivpartnerschaft die Zusammenarbeit mit weiteren Speditionen in derselben Region beenden. Exklusiv soll exklusiv bleiben.

Die erste derartige Partnerschaft hat der Verbund mit der Spedition Gebrüder Mayer in Zweibrücken geschlossen (DVZ 13.08.2025, Seite 9), inzwischen bestünden weitere Vereinbarungen mit DH Logistik (Unna), Intertrans (Böhlenheim-Roxheim), Karl Jürgensen (Hamburg und Schleswig) und Transfreight (Kleinostheim). „In diesen Regionen waren ohnehin keine weiteren Partner aktiv“, verrät De Lauso. Der Verbund erhoffe sich nun aber einen Dominoeffekt, um seine Struktur langfristig festigen zu können. Auf dem Weg dazu könne es auch zum Wettbewerb um Regionen kommen.

Vorbild ist Pallet-Track

„Perspektivisch streben wir 50 bis 60 Exklusivpartnerschaften mit Unternehmen an, die Anteile an der Kooperation halten“, erklärt De Lauso. Dann erhalte CTL andere Möglichkeiten, sein Netzwerk langfristig zu sichern, deutet er weiterführende Überlegungen an, die er zunächst den Mitgliedern vorstellen möchte. Als Vorbild diene ihm der Großbritannien-Partner Pallet-Track: In dem geschlossenen Netz, das aus über 90 Gesellschaftern besteht, sind alle am Verbund beteiligt. Auf dem Weg zu dieser geschlossenen Struktur könne es dann auch zum Wettbewerb um Regionen kommen.

Mit der neuen Aufstellung will sich CTL künftig besser gegen Unsicherheiten absichern. Der Verbund habe das Ausscheiden der Spedition

Huckschlag (Fröndenberg) bereits aufgefangen und werde im ersten Quartal national sieben neue Partner aufnehmen, die ersten sind schon seit dem 5. Januar dabei. Als Partner, die mit täglichen Linien zum Hub in Homburg eigene Sendungen in das CTL-Netz einspeisen, kommen im Januar die Speditionen Robert Müller und Sachsenland in Dresden sowie im Februar die Emons-Niederlassung Karlsruhe hinzu.

In der Stückgutlandschaft herrscht so große Unsicherheit wie schon lange nicht mehr.

Wir streben 50 bis 60 Exklusivpartnerschaften an.

Francesco De Lauso,
Vorstandsvorsitzender CTL AG

zu. Die Spedition Zobel aus Wetter, die im Januar bei CTL einsteigt, steuert auch die Regionalhubs in Lauenau und Düsseldorf an.

Als Verteiler und unregelmäßiger Einspeiser kommt im Februar der Emons-Betrieb in Hallbergmoos bei München hinzu; ab März stellt die Spedition Robert Müller am Standort Recklinghausen (ehemals Spedition Redemann) ebenfalls CTL-Sendungen zu. Für unregelmäßige Mengenüberhänge hat außerdem Zufall Fulda bereits Anfang Januar die Verteilung mit übernommen.

Dennoch sucht De Lauso weitere neue Partner: „Wir arbeiten an einem Ersatz für die zu Heppner

gehörende ABC Logistik in Düsseldorf und müssen uns auf das Ausscheiden der Spedition Rottbeck in Bottrop vorbereiten.“ Rottbeck wechselt im März zur Cargoline.

Internationales Wachstum

Darüber hinaus setzt CTL seine internationale Wachstumsstrategie mit vier neuen Partnern fort. „Die deutsche Wirtschaft stagniert seit längerem, während sich andere europäische Länder positiv entwickeln“, analysiert der CTL-Chef und fügt hinzu: „Wir wollen unseren Partnern die Möglichkeit bieten, diese Wachstumschance zu nutzen.“ Zum 1. Februar nehme der Verbund die Partner Mainfreight Rumänien und XBS Logistics Portugal hinzu. Mainfreight ist bereits in Belgien, den Niederlanden und Polen mit CTL verbunden; XBS ist Portugal-Partner von Arcese, einem Unternehmen, mit dem CTL seit gut eineinhalb Jahren auf dessen Heimatmarkt Italien zusammenarbeitet.

Arcese selbst werde dann im März mit den fünf Standorten seiner spanischen Landesgesellschaft neuer Partner des Verbunds, von denen drei als Hubs fungieren. Der Dienstleister ist auf der Iberischen Halbinsel in einem rund 60 Partner umfassenden Netz aktiv, das rund 140 tägliche Verbindungen betreibt.

Zeitgleich starte CTL auch die Zusammenarbeit mit Scan Global Logistics. Der dänische Logistikkonzern verbinde über tägliche Linien aus Homburg und Lauenau zu seinem Hub in Herning auch Schweden und Norwegen mit der Kooperation. „Das Management von Scan Global Logistics hat uns gezielt als Deutschland-Partner ausgewählt“, berichtet der CTL-Chef. Die neue Zusammenarbeit ersetze bestehende Gateway-Lösungen, über die der Transport erheblich länger dauere. Sendungen nach Finnland fertige der Verbund dagegen weiterhin mit dem langjährigen, bewährten Partner Lago aus Helsinki ab.

MEINUNG SEITE 2

Spediteure fordern Ausgleich

Logistiker in Österreich erwarten Mehrkosten aufgrund der **Generalsanierung** in Deutschland

Von Wilfried Schneider

Die Generalsanierung des Schienennetzes in Deutschland bis 2035 stellt auch die österreichische Transportwirtschaft vor große Herausforderungen. Aus der Branche werden Stimmen laut, die mit hohen finanziellen Belastungen aufgrund der monatelangen Umwegverkehre rechnen.

Rund 80 von täglich 140 Güterzügen müssen 2026 laut ÖBB-Infrastruktur AG während der beiden fünfmonatigen Streckensperrungen in Bayern (Regensburg-Nürnberg, Passau-Obertraubling) über Salzburg umgeleitet werden, 30 weitere großräumig über Wörgl/Selzthal beziehungsweise Cheb (Tschechien). „70 Prozent des schienengebundenen Warenvolumens unseres Bundeslands nach und von Deutschland laufen über diese Strecke, was über den Gesamtzeitraum der Streckensperrungen rund 1,4 Millionen Lkw-Fahrten entspricht“, sagt Wolfgang Schneckenreither, Obmann der oberösterreichischen Sparte Transport und Verkehr sowie Geschäftsführer der Schneckenreither Vermietung und Leasing GmbH.

Hoher Aufwand durch Umwege

Der deutsche Netzbetreiber DB InfraGo hat ein Alternativroutenkonzept erstellt, mit dem laut Verband für etwa 80 Prozent der Züge Ersatzangebote erfolgen sollen. Mit den Umwegverkehren ist jedoch ein hoher Aufwand für die Güterbahnen und deren Kunden verbunden.



Vertreter der österreichischen Transportwirtschaft befürchten Kostensteigerungen aufgrund von Streckensperrungen der DB.

„Dadurch entstehen den heimischen Spediteuren rund 20 Prozent Mehrkosten, die gerade in Zeiten von ohnehin geringem Transportvolumen bei hohen Energie- und Personalkosten nicht von uns Spediteuren getragen werden können“, ergänzt Josefine Deiser, CEO der Eurokombi Spedition und Fachverbandsobfrau Spedition Logistik Österreich.

Auch auf Straßen viele Baustellen

Zudem sei der Verkehr auf parallel verlaufenden Autobahnen durch notwendige Baustellen stark eingeschränkt, so dass damit auch die Straße nur bedingt als Alternative infrage kommt. So oder so rechnet

man im Verband mit deutlich längeren Fahrzeiten. „Langjährige Versäumnisse bei der Sanierung der deutschen Bahninfrastruktur dürfen nicht auf Kosten oberösterreichischer Nutzer ausgeglichen werden. Hier muss es zu einem sachgerechten Kostenausgleich kommen“, forderte Schneckenreither.

Zudem sei das Problem nur in Deutschland so vakant, argumentieren die Branchenvertreter: Für Österreich bestätigt die ÖBB, dass derartige Sanierungsarbeiten deshalb regelmäßig unter Aufrechterhaltung des laufenden Bahnbetriebs ohne Totalsperrungen erfolgen. Der deutsche Schieneninfrastrukturbetreiber DB

InfraGo argumentiert hingegen, dass eine Korridorsanierung mit Totalsperrungen wirtschaftlicher sei. Treffe das zu, sei dies ein Grund mehr, die ohnehin durch monatelange Umwegverkehre belasteten Bahnnutzer an diesem Vorteil zu beteiligen, meinen die Branchenvertreter.

Hilferuf an den Infrastrukturminister

„Es ist die Aufgabe des österreichischen Infrastrukturministers Peter Hanke (SPÖ), dringend eine Initiative zur Realisierung eines derartigen Kostenausgleichsmodells für heimische Nutzer in Gang zu setzen“, appelliert Schneckenreither an die Verkehrspolitik auf Bundesebene. (cd)

Rail Cargo Group erweitert ihr Netzwerk

SCHIENE Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) dehnt ihr Angebot auf der Schiene aus: So gibt es für den Transport von Wagenladungen und Containern drei neue Rundläufe pro Woche zwischen Duisburg und Rotterdam. Verbunden wird die Logistikkreuzung Rheinkamp bei Duisburg mit dem Hafen Rotterdam. Außerdem gibt es eine neue Non-stop-Verbindung zwischen Salzburg und Offenbach: Wöchentlich werden zwei Rundläufe angeboten.

Bei den Verbindungen im Transfernetzwerk handelt es sich um Züge, die Güter mit fixen Fahrplänen und vordefinierten Stopps transportieren. Das Prinzip ist ähnlich wie bei Personenzügen. Güterverkehrskunden nutzen diese Verbindungen entweder mit konventionellen Güterwagen oder intermodalen Einheiten wie Containern oder Wechselaufbauten. Aktuell bietet RCG über 60 solcher Verbindungen zwischen Wirtschaftszentren in Europa und bis nach Asien an.

Neues Angebot nach Rumänien

Auch im Bereich der intermodalen Verkehre passt RCG ihr Angebot an. Der bisherige Zug zwischen Genk und Curtici fährt künftig ab Liège, und zwar mit sieben wöchentlichen Rundläufen ab Lüttich (Liège). Von dort aus gibt es weitere Anbindungen an die Nordseehäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrugge.

Parallel dazu führt RCG mit Duisburg-Curtici eine neue Verbindung für kontinentale Warenströme mit drei Rundläufen pro Woche ein. (cd)

Geschäftsverbindungen

- **Branche/Region:** Express- & Transportlogistik
- **Finanzen:** Umsatz ca. 14,5 Mio. EUR, EBITDA ca. 1,4 Mio. EUR
- **Transaktion:** 100 % Share Deal oder Mehrheitsbeteiligung
- **Angebot:** Erwerb eines führenden Express- & Transportlogistik Unternehmens

Etabliertes, inhabergeführtes Logistikunternehmen mit Fokus auf **zeitkritische Transporte** und **Sonderfahrten**. Die Gesellschaft bedient seit Jahren einen breiten Kundenkreis mit hoher Servicequalität. Das Unternehmen verfügt über schlanke Strukturen, eingespielte Prozesse und stabile Wiederholumsätze. Gesucht wird ein **strategischer Investor** oder **Branchenplayer**. **Management Übergabe** wird geordnet begleitet.

Kontakt ausschließlich unter Angabe der Chiffre 0170 und nach NDA. Zuschriften senden Sie bitte an chiffre@dvz.de.

Wir verleihen Firmenübernahmen
die entscheidende Sachkompetenz

Grürmann Consultants oHG info@gruermann.com +49 / 271 / 38 78 78 - 0

GEMEINSAM LEBEN RETTEN
EINE BRANCHE IN BEWEGUNG

www.blut-transportiert.de

Stellengesuche

Consultant mit Schwerpunkt Logistik Vertrieb sucht neue Herausforderung.
Zuschriften unter Chiffre-Nr. 0169 an chiffre@dvz.de.

Erste Hilfe. Selbsthilfe.

brot-fuer-die-welt.de
Mitglied der actalliance

TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER

www.dvz.de

ANZEIGE

Die TOP100 der Logistik 2025/2026

Der aktuelle Überblick über den deutschen Logistikmarkt

Neuaufgabe 2025/2026

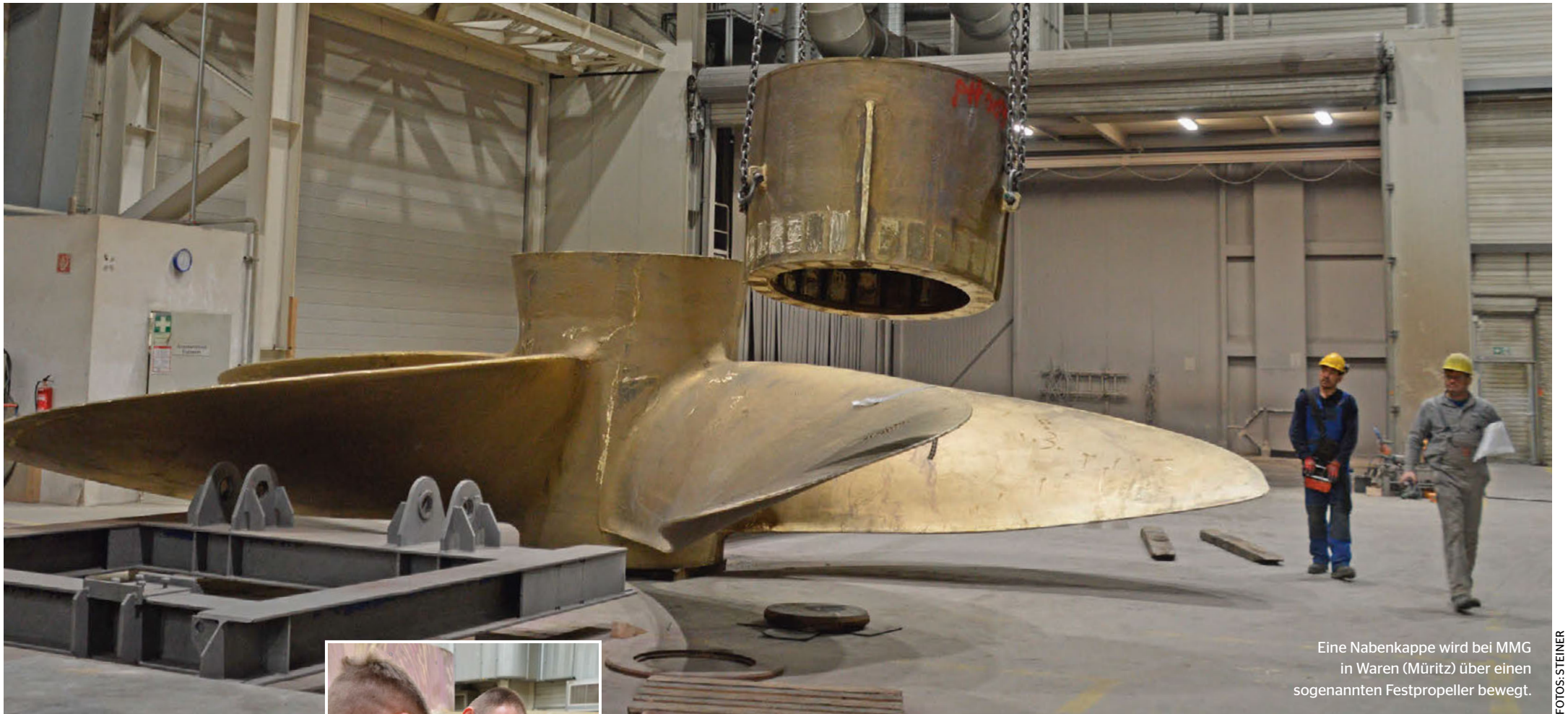
Die „**TOP100** der Logistik“ liefern Ihnen die neuesten **Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Branchen und Teilmärkten sowie den Top-Playern** der Logistikwirtschaft – der aktuellste Überblick über den deutschen Logistikmarkt.

JETZT BESTELLEN:
www.dvz.de/top100-de



Feilen an der perfekten Form

Hinter Schiffspropellern steckt Hightech. Gutes Design für einen effizienten Antrieb spielt nicht nur bei Neubauten, sondern auch bei Umrüstungen eine große Rolle.



Eine Nabenkappe wird bei MMG in Waren (Müritz) über einen sogenannten Festpropeller bewegt.

FOTOS: STEINER

Von Philipp Steiner

Am Ende glänzen sie wie Gold, obgleich sie aus Bronze sind: die riesigen Schiffspropeller, die bei MMG (Mecklenburger Metallguss GmbH) in Waren (Müritz) entstehen. Bis rund 11 Meter Durchmesser besitzen die Exemplare, die MMG fertigt, mehr als 100 Tonnen bringen sie auf die Waage. Sie sorgen dafür, dass Schiffe auf See genug Schub haben. Daneben können Propeller die Antriebseffizienz bedeutend erhöhen, so dass Emissionen und Kosten sinken – ein Potenzial für Dekarbonisierung, das viel weniger Öffentlichkeit bekommt als die Diskussionen um neue Treibstoffe.

Das Wichtigste beim Propellerdesign ist für MMG-Co-Geschäftsführer Lars Greitsch, jedes Projekt individuell zu behandeln. Von der Werft oder dem Schiffsdesigner erhält sein Unternehmen Informationen wie Motordaten, Rumpfform und „gewisse Zuströmbedingungen zum Propeller“. Und ferner, wie oft wie schnell das Schiff bei welchem Tiefgang fahren soll. „Dann fangen wir quasi von null an, diesen Propeller zu entwerfen.“

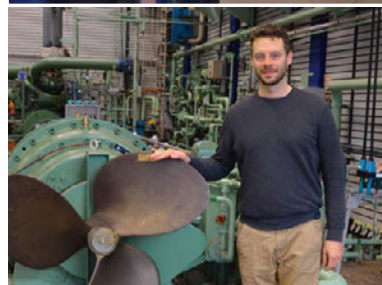
Jedes Detail ist relevant

Für den Propeller werden Greitsch zufolge zunächst die Hauptabmessungen festgelegt. Also die Zahl der Flügel und im Zusammenhang damit Durchmesser und Flügelfläche. Dann starte die Arbeit an den Flügeln, bei der es um Werte wie Steigung, Wölbung und Dicke gehe. Man beginne mit „guten bewährten Standardverteilungen“, bevor man alles auf das jeweilige Schiff zuschneide. Zum Beispiel würden die radialen Verläufe der Flügel variiert. „Also wie sich die Wölbung von der Wurzel bis zur Spitze verändert.“

Insgesamt entscheidend für das Design ist dem Firmenchef



Lars Greitsch, Co-Geschäftsführer von MMG in Waren (Müritz), fängt bei jedem Propeller bei null an.



Schleifer Miraldo Engel zeigt einem Auszubildenden, wie man Propeller bearbeitet (Bild oben). Peter Seedorf von der Hochschule Bremerhaven steht vor einem Versuchsmotor (Bild unten).

zufolge das Zusammenspiel von Propeller und Rumpf. Relevant ist, ob das Schiff vergleichsweise langsam fährt und breit ist wie ein Tanker oder Bulker oder eher schneller und schmäler wie ein Containerschiff.

Die Profile bedingen verschiedene Strömungsverhältnisse. Um diese zu studieren, nutzen die Spezialisten in Mecklenburg – in der Propellerentwicklung bei MMG arbeiten rund ein Dutzend Mitarbeiter – Computersimulationen wie die „Numerical Propulsion Simulation“. Dabei werde die gesamte Schiffsumströmung mit sämtlichen Wechselwirkungen simuliert, was man einen digitalen Zwilling nennen könne.

Lars Greitsch ist promovierter Ingenieur. Als Geschäftsführer leitet er bei MMG den Bereich Forschung und Entwicklung, während Geschäftsführerin Katrin Beuster das Personalwesen verantwortet. Das Werk am Müritz-See blickt auf über 150 Jahre als Gießerei zurück. Seit 1948 fertigt man Schiffspropeller.

Stark veränderte Form

Alte Propeller besäßen recht einfache, runde Flügelformen, so Greitsch. „Mickey-Mouse-Propeller nennen wir die immer.“ Die heutige Geometrie sei ausgefeilter, zum Beispiel stark geschweifte Flügel. Und während die Steigung des Flügels früher konstant war, könne sie heute auf verschiedenen Flügelausschnitten unterschiedlich sein. Ferner habe man früher notgedrungen dicker gebaut, als Sicherheitspuffer gegen Bruch. All das hänge damit zusammen, dass man nicht so präzise kalkulieren und gießen konnte.

Eine Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte hat sich stark auf die Propellergestaltung von Frachtschiffen ausgewirkt, nämlich dass sie langsamer fahren. Beispiel „Emma Maersk“: Der Neubau bekam 2006 einen MMG-Propeller. Entworfen wurde er mit Blick auf einen starken Antrieb und die Drehzahl von 104 für

hohe Geschwindigkeiten, so Greitsch. In der Zwischenzeit wurde der Propeller ersetzt. Jetzt treibe ein auf geringere Geschwindigkeit angepasstes Exemplar, wieder von seiner Firma, die „Emma Maersk“ an.

Die Effizienzgewinne durch Umrüstungen beziffert Greitsch auf im Schnitt 7 bis 8 Prozent. Die Nabenflossenkappen (Escap) allein könnten noch einmal 2 bis 3 Prozent bringen. In der Spitze seien insgesamt Einsparungen um 14 bis 15 Prozent möglich.

Effizienzgewinn zahlt sich aus

Auf seiner Website rechnet MMG vor: Bei einem Tempo von 17 Knoten und einem Preis für den Brennstoff IFO380 von 600 US-Dollar pro Tonne senke allein der Einsatz der Escap-Kappe bei einer einzigen Rundreise Europa-Asien die Betriebskosten um bis zu 96.000 Dollar.

Peter Seedorf kennt Containerschiffe aus Erfahrung an Bord. Er war Schiffsingenieur, heute lehrt er an der Hochschule Bremerhaven Schiffsbetriebstechnik. Seedorf bestätigt den Trend zu Umrüstungen von Propellern bei Frachtschiffen. „Man reduziert die Geschwindigkeit des Schiffes, und dann nimmt man einen Propeller, der eben auf diese reduzierte Geschwindigkeit optimiert ist.“

Die neuen Propeller seien tendenziell größer, was mit der Drehzahl zusammenhänge. Die Drehzahlen würden wegen der geringeren Geschwindigkeiten und auch aus Effizienzgründen gedrosselt. Denn eine geringere Drehzahl bedeute weniger Strömungsverluste am Propeller und so einen höheren Wirkungsgrad. Grob gerechnet seien die Drehzahlen bei Frachtern in den letzten etwa 15 Jahren von um die 100 auf um die 65 Umdrehungen pro Minute gesunken, sagt Seedorf. „Um trotzdem genug Schub übertragen zu können, nimmt man dann eben diesen großen Propeller.“ Beschränkt werde dieses Wachstum letztlich durch den Tiefgang der Schiffe.

Maersk hat im Oktober öffentlich ein Umrüstprogramm für rund 200 Schiffe ihrer Zeitcharterflotte skizziert, das die Kopenhagener gemeinsam mit 50 Eignern durchführen. Viele Einheiten wurden gebaut, als Containerschiffe schneller fahren, erläutert Anda Cristescu von Maersk. „Um die Treibstoffverbräuche zu senken, haben wir über die Jahre weniger komprimierte Schiffszeitpläne eingeführt, doch die für die schnelleren Geschwindigkeiten optimierten Propeller und Bugwülste wurden beibehalten. Es liegt ein großes Effizienzpotenzial darin, sie zu ersetzen.“

Auch Hapag-Lloyd sieht in angepassten Propellern Potenzial für Effizienz und Dekarbonisierung. „Propellerwechsel sind eine der wirkungsvollsten Maßnahmen, insbesondere bei Bestandsflotten, wenn Rumpfzustand und Betriebsprofil bereits optimiert sind“, sagt Konzernsprecher Nils Haupt. Die Hamburger beziehen ihre Propeller hauptsächlich bei MMG. Nicht zuletzt die 2023 mit großer Feier getaufte „Berlin Express“ fährt mit einem Propeller aus Mecklenburg.

Was bringt die Zukunft? Lars Greitsch beziffert den Propulsionswirkungsgrad moderner Propeller auf über 80 Prozent: Über vier Fünftel der Leistung der Welle werden in Vortrieb umgesetzt. Dies sei nah am theoretisch Möglichen. „Da sind jetzt keine Revolutionen mehr zu erwarten.“ Andererseits änderten sich die Schiffe immer wieder. Umso wichtiger sei es, bei jedem Projekt neu das Optimum zu suchen.

Auch Peter Seedorf sieht künftige Neuerungen bei Propellern eher in Einzelheiten. Und mit Blick auf die Nachhaltigkeit der Schifffahrt insgesamt urteilt der frühere leitende Ingenieur: Die hydrodynamische Optimierung von Propellern sei wichtig. „Aber es muss noch sehr viel mehr passieren in dem großen Zusammenhang der Dekarbonisierung.“ (ol)

Ein Großer der Luftfracht tritt ab

Die Branche trauert um **Dieter Haltmayer**. Der Gründer der mittelständischen Luftfrachtspeidition Quick Cargo Service ist Anfang des Jahres verstorben.

Von Oliver Link

Das Jahr 1974 war kein guter Zeitpunkt, um eine Luftfrachtspeidition zu gründen. Dass er es trotzdem tat, dürfte einiges über ihn aussagen. Zuvor hatten der Jom-Kippur-Krieg und das Ölembargo die Kosten der Airlines in die Höhe getrieben. Kerosin wurde teuer, Carrier strichen Flüge, der Welthandel geriet ins Stocken. In diese Situation hinein gründete Dieter Haltmayer in Frankfurt am Main sein Unternehmen Quick Cargo Service (QCS). Dabei hätte er es einfacher haben können: Bei Air Canada hatte eine Führungsposition in London auf ihn gewartet, mit klaren Strukturen und wenig persönlichem Risiko. Er lehnte ab. Und wusste, worauf er sich einließ. Seine Laufbahn hatte mit einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bei Rhenus in Düsseldorf begonnen. Danach arbeitete er bei British European Airways und bei der British Overseas Airways Corporation, den beiden staatlichen britischen Fluggesellschaften, aus denen später British Airways hervorging, anschließend bei Air Canada. Er kannte die Luftfracht aus der Perspektive der Airlines; und er hatte das praktische Wissen des Spediteurs. Das war sein Startkapital.

Mühsamer Beginn

Die Anfänge waren bescheiden. Über Hans-Jürgen Fischer, den damaligen Frachtleiter des Frankfurter Flughafens, bekam Haltmayer ein kleines Büro. Die ersten sechs Monate waren mietfrei. Heute ist QCS eines der großen inhabergeführten Luftfrachtunternehmen in Deutschland. Rund 220 Mitarbeiter arbeiten für das Unternehmen, das in mehreren europäischen Ländern präsent ist. Die operative Verantwortung liegt bei seinen Kindern: Stephan Haltmayer führt das Unternehmen, Heidi Haltmayer verantwortet Organisation und Verwaltung, Jennifer Melnyk die Finanzen.

Haltmayer ging es nie allein um Größe. Ihn interessierte, ob Abläufe funktionierten, ob Zusagen hielten und ob ein Geschäft tragfähig war. Wachstum war für ihn kein Ziel, sondern eine Folge davon, dass etwas zuverlässig lief. Als im Jahr 1999 der damalige Lufthansa-Cargo-Chef Wilhelm Althen in einem DVZ-Interview erklärte, für kleine und mittelständische Speditionen gebe es langfristig kaum noch Platz und die Zukunft gehöre den multinationalen Konzernen, war das für Haltmayer nicht weniger als ein Affront. Und die Motivation zum Handeln. Er trieb im Jahr 2000 die Gründung der Interessengemeinschaft Luftfracht, IGLU, voran, in der mittelständische Speditionen ihre Kräfte bündelten, ohne ihre



Haltmayer gilt als eine der großen, prägenden Figuren der deutschen Luftfracht. Er wurde 91 Jahre alt.

Eigenständigkeit aufzugeben. Kein Konzern, keine Fusion, sondern ein pragmatisches Bündnis. Die Entwicklung der Branche sah Haltmayer dennoch nüchtern. In einem Text aus dem Jahr 2021 in der DVZ schrieb er, die Konzentration in der Logistik sei bedenklich. Für viele Mittelständler könne es das Ende bedeuten, wenn Sendungen unter den eigenen Kosten verkauft würden. Über Übernahmeangebote, die ihn immer wieder erreichten, sprach er dennoch unaufge-

regt. Sie interessierten ihn nicht. QCS war für ihn unverkäuflich. Entscheidend war, dass das Unternehmen funktionierte und die Nachfolge geregelt war. Sein Berufsleben steht für eine Luftfracht, die überschaubarer war als heute, näher an den Menschen der Branche. Die Entscheidungen waren persönlicher, ihre Folgen direkter. Dieter Haltmayer ist am 2. Januar im Alter von 91 Jahren gestorben.

DFDS bekommt einen neuen CEO

Michael Hansen löst Torben Carlsen ab

DÄNEMARK Am 1. Juli 2026 wird es so weit sein: Zu diesem Stichtag wird der langjährige DFDS-CEO Torben Carlsen seinen Posten an Michael Hansen übergeben, der die von Carlsen konzipierte Strategie „Moving Together Towards 2030“ umsetzen soll. Das gab der dänische Reederei- und Logistikkonzern jetzt bekannt. Der neue Mann wechselt aus der Industrie in die Logistik: Er fungiert derzeit als Gruppen-Präsident und CEO des Beschichtungsspezialisten Hempel A/S. Mit Hansen tritt aber kein Branchenfremder die Nachfolge von Carlsen an: Vor seiner Zeit bei Hempel war der Manager fast zwei Jahrzehnte in der maritimen Wirtschaft tätig. Er startete seine Karriere 1998 als Trainee bei Maersk International Shipping Education und arbeitete sich anschließend über

verschiedene Führungspositionen bis zum Geschäftsführer der Region Mexiko und Mittelamerika hoch. Nach einem Intermezzo als CEO bei der Seago Line, einer Tochtergesellschaft von Maersk, wechselte er als Global Head of Sales wieder zur Konzernmutter zurück. 2017 wechselte er zu dem Industriekonzern Hempel, wo er zuerst Chief Commercial Officer wurde und später in seine aktuelle Position als Group Präsident und CEO aufstieg. *(ben)*



Michael Hansen leitet derzeit noch die Geschäfte der Hempel A/S.

Andreas Welle leitet Europa-Netz Paneco

Zusatzaufgabe für Elvis-Geschäftsführer

SPEDITIONSKOOPERATION An der Spitze des paneuropäischen Transport- und Logistiknetzwerks Paneco hat es eine Veränderung gegeben: Elvis-Geschäftsführer Andreas Welle hat zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben auch die Leitung dieses internationalen Verbundes übernommen. Er wird zusammen mit seinen Kollegen Morten Svendsen und Dana Welsch die Strategie „Paneco 2030“ umsetzen. Dabei steht ihm und seinem Team der Verwaltungsrat zur Seite, dem neben Elvis-Vorstand Jochen Eschborn auch Matteo Ravazin (ABC Network, Italien), Robert Einstein (Cargo24, Schweiz) und Dariusz Wakula (Kommodus S.A., Polen) angehören. Zu Welles neuen Aufgaben gehört neben der strategischen Weiterentwicklung von Paneco auch der Aufbau weiterer Hubs in den

kommenden Monaten, um die Prozesse und die Mengensteuerung effizienter zu machen. Svendsen, der im November 2025 neu zum Paneco-Team gestoßen ist, wird sich um die Betreuung der bestehenden Partner und die Akquirierung neuer Partner kümmern. Welsch, die seit 2020 bei Elvis ist und im September 2025 Bereichsleiterin International wurde, übernimmt die operative Steuerung ab dem Hub Knüllwald. *(ben)*



Elvis-Geschäftsführer Andreas Welle setzt die Strategie „Paneco 2030“ um.

Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlen (rok)
Chef v. Dienst + Leiter Themenhefte: Claudius Semmann (cs)
Digital: Frederic Witt (fw)
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de), Amelie Bauer (ab), Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd), Oliver Link (ol), Tobias Loew (loe), Leopold Pelizaeus (lpz), Frederic Witt (fw);
Büro Berlin: Susanne Landwehr (sl)
Tel.: +49 30 20 07 61 63
Büro Brüssel: Frank Hütten (fh)
Tel.: +32 2 647 04 25, Fax: +32 2 648 22 45
Kontakt Redaktion: Tel.: +49 40 237 14-177
Fax: +49 40 237 14-226
redaktion@dvz.de

Produktionsabteilung/Grafik

Leitung/Artdirector: Andreas Voltmer
Produktion: Patrizia Kukla, Kira Böhm (Volontärin)
Bildbeschaffung: Stefan Fitzner
Grafik/Illustration/Layout: Björn Jagdmann, Carsten Lüdemann,

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

Anzeigen

Anzeigenleiter: Florian Böhm
Tel.: +49 40 237 14-129
florian.boehm@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Beatrice Burmester
Tel.: +49 40 23714-363
beatrice.burmester@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 65 vom 1. Januar 2026.

Vertrieb

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
leserservice@dvz.de

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch
Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer). 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 1. Januar 2026.

Bezugsgebühren:
DVZ-Basis-Abonnement: Inland jährl. 722 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 10 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 867 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de (ohne DVZ plus), den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag.
DVZ-plus-Abonnement: Inland jährl. 868 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 10 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 1.013 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das DVZ-plus-Abonnement beinhaltet alle Bestandteile des Basis-Abonnements zzgl. Zugang zu den Mehrwert-Inhalten auf www.dvz.de/dvz-plus sowie den Bezug der Wochenausgabe DVZ International.

Einzelheft: 9,60 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 DVV Media Group beigelegt.

www.dvz.de

FOTOS: PRIVAT; HEMPEL: ELVIS

Architekt für das Verkehrsnetz

Vom 1. Januar bis 30. Juni führt Zypern den Vorsitz im EU-Ministerrat. Die Runde der Verkehrsminister wird von **Alexis Vafeades** geleitet.

Von Frank Hütten

Der neue Vorsitzende des EU-Verkehrsministerrates ist erst als Seiteneinsteiger in die Politik gekommen.

Persönliches: Alexis Vafeades ist 63 Jahre alt, er wurde am 5. Oktober 1962 auf Zypern geboren. Über sein Privatleben und persönliche Interessen hat er der DVZ nichts erzählt, auch in anderen Medien ist nicht viel zu finden. Der Minister ist verheiratet. Er und seine Frau Evangelia haben zwei Kinder: Maria und Costas.

Ausbildung und Beruf: Vafeades hat in den USA studiert. An der University of Southern California (USC) machte er einen Abschluss in Architektur. 1988 begann er seine Berufslaufbahn im Architekturbüro seiner Familie auf Zypern, wo er dann Partner und Anteilseigner wurde. Nicht nur auf Unternehmensebene engagierte er sich in der Bauwirtschaft. Unter anderem war er im Vorstand der Architektenkammer Zyperns und in der Behörde tätig, die sich um die Kontrolle von Bauunternehmen im Land kümmert, sowie in der Kammer für Wissenschaft und Technik (ETEK). Vafeades gehörte zudem dem Vorstand der Investmentholding Demetra an, die unter anderem in Immobilien und Meerwasserentsalzungsanlagen investiert. Vor seiner Ernennung zum Minister leitete er als Präsident das Cyprus Joint Construction Contracts Tribunal. Eine Hauptaufgabe dieser Institution der Bauwirtschaft ist die Entwicklung von Standardbauverträgen.

Politische Laufbahn: Zur DVZ-Frage nach seinem politischen Wegang machte Vafeades keine Angaben. Auch in anderen Medien ist dazu nichts zu finden. Der Minister für Verkehr, Bau und Kommunikation hat seine Ernennung offenbar eher seiner Erfahrung in Unternehmen und Berufsverbänden zu verdanken - wie auch andere Mitglieder der aktuellen Regierung. Präsident und Regierungschef Nikos Christodoulidis hat die Wahl im Februar 2023 selbst als unabhängiger Bewerber gewonnen. Seine

Alexis Vafeades ist in Zypern seit März 2023 Minister für Verkehr, Bau und Kommunikation. Der gelernte Architekt war vorher in der Baubranche tätig.



EU-Ratspräsidentschaft Zypern



Hauptaufgabe der Ratspräsidentschaft ist es, Kompromisse innerhalb des Ministerrats und in Verhandlungen mit dem Europaparlament herbeizuführen. Die Diskussion über den Ausbau des EU-Verkehrsnetzes will Zypern bei einer Konferenz am 16. und 17. April in Limassol vorantreiben. Beim informellen Treffen der EU-Verkehrsminister am 28. und 29. April in Nikosia soll es vor allem um Seeverkehrsthemen gehen.

im März 2023 ernannte Regierung wird von zentristischen und Mitte-Rechts-Parteien unterstützt, unter anderem von der Demokratischen Sammlung (DISY), der Christodoulidis früher angehörte.

Politische Prioritäten: Auf die Frage der DVZ nach den verkehrspolitischen Visionen von Vafeades für die EU teilt sein Ministerium mit, dass die Sicherung von „bezahlbaren und verlässlichen“ Verkehrsverbindungen innerhalb der EU und darüber hinaus zu den Prioritäten gehöre. Dadurch werde Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Kohäsion in der EU gestärkt. Besonders wichtig sei ein gutes Verkehrsnetz für Inseln und Staaten in Randlage. Vafeades will sich daher besonders um die Stärkung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bemühen und die EU-Beratungen über die neue Verordnung für die Connecting Europe Facility (CEF) vorantreiben.

Die CEF ist das wichtigste EU-Förderinstrument für die TEN-V. Zypern liegt am Ende zweier TEN-V-Korridore, die nach Italien und Österreich beziehungsweise entlang der östlichen EU-Grenze in die baltischen Staaten und nach Finnland führen. In einem Interview mit „Cyprus Profile“ hat Vafeades 2024 gesagt, dass Zypern bei Transporten in die Länder entlang dieser Korridore eine noch wichtigere Rolle spielen wolle. Dazu soll etwa der Hafen Vasilikos/Zygi als Umschlaghub für Industriegüter und Energie, besonders Flüssiggas, ausgebaut werden. Bei der Entwicklung der Verkehrsnetze soll auch deren militärische Nutzbarkeit eine wichtige Rolle spielen, teilt das Verkehrsministerium mit.

Sobald die EU-Kommission ihre Anfang 2026 erwartete Hafenstrategie vorgelegt hat, will Zyperns Ratspräsidentschaft deren Inhalte in die Diskussion über die EU-Verkehrsnetze einbeziehen. Von den aktuellen Gesetzgebungsvorhaben sollen besonders die Richtlinie für Maße und Gewichte im Straßenverkehr und die Verordnung über Straßenverkehrstauglichkeitstests vorangetrieben werden, teilt das Ministerium der DVZ mit. Bei der ersten muss die Ratspräsidentschaft den endgültigen Text mit dem Europäischen Parlament aushandeln. Bei der zweiten können die Verhandlungen beginnen, wenn das EP seine Position festgelegt hat.

Köpfe

Meincke wechselt zu AD-Ports-Tochter Noatum

Die AD Ports Group aus Abu Dhabi hat einige deutsche Manager eingestellt. So leitet Thorsten Meincke (Foto) künftig das Air-&Sea-Geschäft der Tochterfirma Noatum Logistics. Bis Mai 2025 war er in gleicher Funktion bei DB Schenker tätig. Zudem holte Noatum den ehemaligen Schenker-Luftfrachtspezialisten Björn Eckbauer als Senior Vice President of Global Air Freight Development and Logistics an Bord. Ebenfalls in der Funktion eines Senior Vice President kommt Boris Kuehn zu der AD-Ports-Tochter. Der ehemalige DB-Manager kümmert sich künftig um den Bereich Mergers and Acquisitions. (lpz/ben)



Schneckenreither: Dobusch wird Geschäftsführer

Die österreichische Spedition Schneckenreither hat zum 5. Januar 2026 ihre Geschäftsführung neu geordnet. An die Seite der Eigentümer Sonja und Alfred Schneckenreither ist Thomas Dobusch getreten, der als Geschäftsführer die operative Verantwortung für den Speditionsbereich übernommen hat. Er löst den langjährigen bisherigen Geschäftsführer Hermann Hofstätter ab, der sich künftig als Geschäftsführer zusammen mit Sonja Schneckenreither um gruppenübergreifende Themen in verschiedenen Holding-Gesellschaften kümmert. (ben)



Felix Sprenger managt Supply Chain bei Magnum

Magnum hat Felix Sprenger zum Supply-Chain-Chef für die DACH-Region berufen. Der Hersteller, der zuvor Unilever Ice Cream hieß und unter anderem auch für die Marken Ben & Jerry's und Cornetto bekannt ist, firmiert seit Juli 2025 als The Magnum Ice Cream Company und operiert nun als eigenständiges Unternehmen innerhalb des Unilever-Konzerns. Sprenger wechselte von Coca-Cola HBC Österreich, wo er mehr als sechs Jahre die Position des Supply Chain Directors bekleidet hatte. Auf diesem Posten ist ihm nach Angaben des Getränkeabfüllers Natasa Najdanovic gefolgt. Vor seiner Zeit bei Coca-Cola HBC war Sprenger zwölf Jahre lang für den Konzern Kraft Foods/Mondelez tätig. (cs)



Cargobeamer ernennt Chief Digital Officer

Julian Hagenschulte ist als neuer Chief Digital Officer für den Vorstand des Bahnunternehmens Cargobeamer eingezogen. In dieser Funktion soll er die physische Transport- und Terminalinfrastruktur mit digitalen Services sowie datenbasierten Geschäftsmodellen verbinden. Hagenschulte kommt von der Unternehmensberatung PwC, wo er zuletzt den Digital- und KI-Beratungsbereich für Bau-, Immobilien- und Infrastrukturunternehmen leitete. Zuvor baute er als Head of Digital Advisory das Digitalgeschäft des Immobilieninvestors CBRE Deutschland auf. (cd/ben)



Neuer Chef für Dachser Austria

AUFSTIEG Mit Wirkung zum 1. Januar 2026 hat der Kempener Logistikdienstleister Dachser die Aktivitäten seiner österreichischen Tochtergesellschaften Dachser Austria Air & Sea Logistics und Dachser Austria verschmolzen. Die Leitung des neu strukturierten Unternehmens hat Michael Rauhofer übernommen. Zusätzlich bleibt der Manager für das Logistikzentrum Linz zuständig, das er bereits seit Oktober 2013 leitet. Der gelernte Speditionskaufmann war vor seinem Wechsel zu Dachser unter anderem für Schenker und Quehenberger tätig. (ben)



Cacciola geht zu Gebrüder Weiss

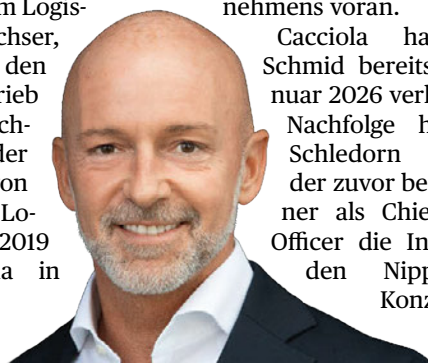
Ab März 2026 verantwortet der Manager das Air-&Sea-Geschäft

UMSTIEG Nach gut sechseinhalb Jahren an der Spitze der Andreas Schmid Group wechselt Alessandro Cacciola zum österreichischen Transport- und Logistikkonzern Gebrüder Weiss. Dort übernimmt er zum 1. März 2026 als Mitglied der Geschäftsleitung die Verantwortung für die Sparte Air & Sea. Sein Vorgänger, Lothar Thoma, verlässt das Unternehmen aus persönlichen Gründen Ende März.

Wolfgang Niessner, der Vorsitzende des Gebrüder-Weiss-Aufsichtsrates, verspricht sich von der Personalie neue Impulse für das Unternehmen. Cacciola verfügt über mehr als zwei Jahrzehnte Erfahrung in der interna-

tionalen Logistik. Er ist Betriebswirt mit Schwerpunkt Spedition, Transport und Logistik und hält einen MBA in International Business Management & Leadership. Seine berufliche Laufbahn begann der Manager bei dem Logistikdienstleister Dachser, wo er zuletzt für den weltweiten Vertrieb verantwortlich zeichnete und Mitglied der Geschäftsleitung von Dachser Air & Sea Logistics war. Anfang 2019 wechselte Cacciola in

Alessandro Cacciola



den Vorstand der Andreas Schmid Group. Dessen Vorsitz übernahm er sechs Monate später. In dieser Funktion trieb er eine umfassende Neustrukturierung sowie die Internationalisierung des Unternehmens voran.

Cacciola hat Andreas Schmid bereits am 12. Januar 2026 verlassen. Seine Nachfolge hat Thomas Schledorn angetreten, der zuvor bei Cargo-Partner als Chief Operating Officer die Integration in den Nippon-Express-Konzern verantwortete. (ben)