



MITTWOCH, 3. SEPTEMBER 2025 • N° 36 • 79. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE



Bei der Be- und Entladung von Lkw kommt es immer wieder zu Problemen. Gründe sind mitunter starre Zeitfenster und zu wenig Personal. Doch es gibt auch Verbesserungen.

Umfrage Dienstleister stehen nicht mehr so lange an der Rampe, doch die Probleme bleiben

Von Robert Kümmerlen

Die Abfertigungszeiten an den Rampen von Industrie und Handel haben sich im Vergleich zum Vorjahr erneut verkürzt. Das geht aus einer aktuellen Umfrage von SCI Verkehr, Köln, hervor (siehe Meldung auf Seite 9). Die Ergebnisse der Umfrage werden aus der Praxis allerdings nicht uneingeschränkt bestätigt. „Eine generelle Verkürzung der Wartezeiten können wir basierend auf Gesprächen mit unseren Partnerspeditionen nicht bestätigen“, sagt Nikolja Grabowski, Vorstand des Europäischen

Ladungsverbunds internationaler Spediteure (Elvis).

Zwar hätten viele Verloader ihre Prozesse an der Rampe verbessert, gleichzeitig bringen diese Veränderungen jedoch auch neue Herausforderungen für die Fuhrunternehmen mit sich. „Bereits bei geringen Verspätungen wird mitunter die Annahme verweigert oder um Stunden verzögert“, berichtet Grabowski. „Strikte Zeitfenster schränken die notwendige Flexibilität im Transportalltag ein.“ Dadurch werde es schwieriger, Sendungen oder Relationen spontan zu kombinieren und so Effizienzpotenziale in der Logistik auszuschöpfen. „Zudem übernehmen Fahrerinnen und Fahrer nach wie vor häufig zusätzliche Tätigkeiten beim Be- und Entladen, was die Attraktivität des Berufsbildes belastet“, kritisiert der Elvis-Vorstand.

Grabowski fordert daher eine „konstruktive gemeinsame Diskussion mit den Akteuren entlang der Logistikkette: mit Industrie, Handel, Spediteuren und Fahrpersonal“. Für die Optimierung des Gesamtsystems

sei eine Inselbetrachtung einzelner Rampen nicht zielführend.

Auch die Stückgutkooperation Cargoline kann eine generelle Verkürzung der Wartezeiten an Rampen nicht bestätigen, konkrete digitale Auswertungen lägen allerdings nicht vor. „Bei frühen Zeitfenstern hat sich die Situation spürbar verbessert, jedoch nicht über den gesamten Tagesverlauf“, sagt Cargoline-Geschäftsführer Jörn Peter Struck. „Wir kämpfen zunehmend mit Zeitfensterbuchungen und Portalen, die als Ablieferhindernisse fungieren und die Produktionskosten erhöhen.“ Das gelte auch für Abholungen.

Ferner seien Wartezeiten an den Rampen aufgrund knapper Personalressourcen für die Lkw-Fahrer Alltag. Diese Beobachtung deckt sich mit den Ergebnissen der SCI-Umfrage. Während der Ferien- und Urlaubszeiten sei es teilweise zu größeren Problemen gekommen, berichtet Struck. „Die Empfänger haben weniger Personal und kürzen einfach die Anzahl Slots, die man buchen könnte.“ Weniger Slots bedeute oft auch, dass die Ware aufgrund späterer Zeitfenster

zwischengelagert werden müsse. Viele unterschiedliche Zeitfenster seien vor allem eine Herausforderung bei der Tourenplanung und führten zu höheren Kosten. „Aktuell optimieren sich die Empfänger – nicht nur im Handel – auf Kosten der anliefernden Spediteure und nehmen dabei längere Wartezeiten billigend in Kauf“, berichtet Struck und ergänzt: „Fairerweise muss man sagen, dass gebuchte Zeitfenster in der Regel eingehalten werden.“

Nach Einschätzung des Cargoline-Geschäftsführers wäre mehr Personal bei der Rampenabfertigung wünschenswert sowie mehr Flexibilität bei den Annahmezeiten. Dringend erforderlich sei zudem eine schnellere und klarer organisierte Abwicklung an der Rampe, einschließlich der Bearbeitung von Dokumenten.

Besser wären darüber hinaus längere Zeitfensteroptionen zur Buchung, erklärt Struck, denn das würde mehr Dispomöglichkeiten in Abhängigkeit der Touren ermöglichen.

MEINUNG SEITE 2

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 9

Mehr KV-Kapazitäten für Ulm-Dornstadt

Erweiterung der Anlagen bis 2028 geplant

AUSBAU Die Deutsche Bahn baut den Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt, einen zentralen Knotenpunkt des Verkehrskorridors Rhein-Donau, aus. Auf knapp 80.000 Quadratmetern entsteht westlich des bestehenden Terminals am Streckenabschnitt Stuttgart-Ulm ein neues Umschlagmodul. Dieses wird vier zusätzliche Umschlaggleise, drei vollautomatisierte Kräne, fünf Abstellspuren zur umschlagbedingten Zwischenabstellung von Containern sowie je eine Fahr-, Lade- und Rückfahrspur umfassen.

Die Investitionskosten in Höhe von 148 Millionen Euro werden neben der Deutschen Bahn auch vom Bund und der EU getragen.

Durch die Verlagerung des Warentransports auf die Schiene sollen sich jährlich über 16.700 Tonnen CO₂ vermeiden lassen. Die Umschlagkapazität steigt zudem auf 300.000 Ladeeinheiten pro Jahr an. Lkw-Fahrer sollen künftig über ein digitales Buchungssystem ein festes Zeitfenster reservieren können. Die neue Anlage soll bis 2028 in Betrieb gehen. (dpa/ben)

Inke Onnen-Lübben ist zurück

So sieht sie die Rolle der neun Standorte

NIEDERSACHSEN Anfang des Jahres ist Inke Onnen-Lübben als Geschäftsführerin zu Seaports of Niedersachsen zurückgekehrt, nachdem sie die Hafenmarketing-gesellschaft 2018 verlassen hatte. Ihr Ziel: Die neun Standorte gemeinsam stark machen – und Niedersachsen im Wettbewerb der Seehäfen selbstbewusst positionieren.

Die DVZ hat mit ihr unter anderem über die veränderten Rahmenbedingungen gesprochen. „Industrie und Handel prüfen heute zu jeder kritischen Prozesskette einen

Plan B – und erwarten, dass Logistikpartner kurzfristig Kapazitäten anpassen“, sagt sie und fügt hinzu: „Für unsere Häfen heißt das: Schneller kommunizieren, näher an den Kundenbedarfen sein, Ressourcen flexibler disponieren und auch Unbequemes offen ansprechen, wenn es der Sache dient.“ Mit Blick auf das zweite Halbjahr bleibe die Lage fragil, sagt sie. Am Freitag (5. September) spricht Onnen-Lübben auf dem Niedersächsischen Hafentag in Brake. (cs)

THEMENHEFT

Niedrige Pegelstände haben langfristige Folgen

BINNENSCHIFFFAHRT Eine Studie im Auftrag des Kiel Institut für Weltwirtschaft hat die Folgen von Niedrigwasser auf die Lieferketten untersucht. Unternehmen ändern demnach einen Teil ihrer Verkehre langfristig.

SEITE 3

KV-Branche sieht Armeen als potenzielle Kunden

KOMBINIERTER VERKEHR Die EU will die militärische Mobilität in ihren Mitgliedsstaaten verbessern. Der europäische KV-Verband UIRR skizziert in einem Positionspapier, was die Branche dazu beitragen kann und was sie dabei gewinnen könnte.

SEITE 5

Für jede Angelegenheit den richtigen Verband

LOBBYARBEIT Zahlreiche Verbände vertreten die Logistikwirtschaft gegenüber der Politik. Sie verfügen teilweise über direkte Kontakte in die Fachabteilungen der Ministerien. Welche Verbände relevant sind und wie sie zu erreichen sind, zeigt eine Übersicht.

SEITEN 6/7

SBB Cargo muss sich neu aufstellen

SCHIENE Der Güterverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) steht wirtschaftlich nicht gut da. Die Sparte muss neu aufgestellt werden. Derzeit strukturiert SBB den Kombinierten Verkehr in der Schweiz um.

SEITE 8

Hafen Hamburg wächst auffällig stark

SCHIFFFAHRT Der Hamburger Hafen hat im ersten Halbjahr ein deutlich stärkeres Wachstum erzielt als der Großteil der internationalen Konkurrenz. Im Ranking der 30 umschlagstärksten Häfen rutscht Hamburg trotzdem ab.

SEITE 9

Die goldenen Jahre der Luftfracht gehen zu Ende

MARKTENTWICKLUNG Air Cargo hat in den vergangenen fünf Jahren bestens verdient. Zu einem nicht unmaßgeblichen Teil liegt das an den Sondereffekten, die der Branche über lange Zeiträume eine sehr starke Nachfrage zu mehr als auskömmlichen Frachtraten beschert hat. Jetzt zeichnet sich ab, dass die goldenen Jahre der Luftfracht enden. Was das für die Branche bedeutet, lesen Sie im aktuellen

THEMENHEFT



FOTOS: ISTOCK; WWW.ANDREASMARTIN.COM

Lkw-Entladung an der Rampe

Kürzere Wartezeiten sind noch kein Grund zur Entwarnung



Von Robert Kümmerlen

Mehr als die Hälfte der Logistikunternehmen berichtet mittlerweile von Abfertigungen an den Verladetoren innerhalb von 30 Minuten. Das ist ein Hinweis darauf, dass Industrie und Handel die Problematik ernster nehmen. Fraglich ist, ob dieser Trend von Dauer ist. Ein Teil der Verkürzung dürfte schlicht der aktuell gedämpften Wirtschaftslage geschuldet sein: Wo weniger produziert und transportiert wird, entstehen auch weniger Engpässe an den Rampen. Ob sich die kürzeren Wartezeiten auch in einer Phase höheren Aufkommens halten lassen, muss sich erst noch zeigen.

Hinzu kommt: Trotz der Fortschritte wartet noch immer mehr als jeder zehnte Lkw bis zu zwei Stunden. Angesichts eng getakter Lieferketten und gestiegener Transportkosten ist das nicht akzeptabel. Der Hauptgrund dafür bleibt der Personalmangel beim Be- und Entladen. Hier ist absehbar, dass reine Personalaufstockung nicht reichen wird. Industrie und Handel sind deshalb gefordert, stärker in Automatisierung zu investieren. Erste Händler setzen bereits Entladroboter ein – ein Ansatz, der angesichts des Fachkräftemangels an Bedeutung gewinnen dürfte. Nur wenn von allen Beteiligten die Strukturen dauerhaft verbessert werden, wird aus der Momentaufnahme ein stabiler Trend.

BERICHTE SEITEN 1, 9

Ihre Meinung zum Kommentar kuemmerlen@dvz.de

Zoll-Gerichtsurteil

Trump behält mächtige Instrumente



Von Claudius Semmann

In Gericht hat US-Präsident Donald Trump nun die Befugnis abgesprochen, unter Berufung auf ein Notstandsgesetz weitreichende Zölle auf Importprodukte aus vielen Ländern zu verhängen. Am Ende dürfte in der Sache aber wohl der Supreme Court urteilen, wie Experten bereits seit Monaten erwarten. Der Oberste Gerichtshof ist bekanntlich deutlich konservativ geprägt. Dennoch: Ein Sieg ist Trump nicht garantiert. Eine Niederlage wiederum wäre zwar ein großer Dämpfer für ihn, mehr aber auch nicht.

Denn nicht betroffen wären die sogenannten sektoralen Zölle, die die Regierung unter Berufung auf einen anderen gesetzlichen Rahmen als das Notstandsgesetz erlassen hat – beruhend auf Paragraph 232 des Trade Expansion Act aus dem Jahr 1962. Dazu zählen Trumps Zölle auf Stahl, Aluminium und Autos. Mit diesem Instrument, das bisher noch nie durch den Kongress oder Gerichte infrage gestellt wurde, könnte er weitere Güter mit Zöllen belegen. Zudem könnte Trump auf Grundlage von Abschnitt 301 des Gesetzes Zölle wegen mutmaßlich unfairer Handelspraktiken gegen einzelne Länder erheben – und damit auch gegen die EU-Staaten.

POLITIK SEITE 5

Ihre Meinung zum Kommentar semmann@dvz.de

Meistgekllickt

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:

- KONJUNKTUR**
Mehr arbeitslose Speditionskaufleute
Die schwache Konjunktur spiegelt sich im Arbeitsmarkt für Speditionskaufleute wider: In diesem Tätigkeitsfeld steigt die Arbeitslosigkeit.
- SCHIENE**
Kahlschlag bei Cargowerken
Die kriselnde Gütersparte der Bahn wird von Sigrid Nikutta auf Profitabilität getrimmt. Für schwarze Zahlen sollen auch Werkstätten schließen.
- PERSONALIEN**
Patrick Oestreich verlässt Hellmann
Der Chief Commercial Officer geht nach vier Jahren auf eigenen Wunsch. Wohin es ihn zieht, ist noch nicht bekannt.
[linkedin.com/company/dvz](https://www.linkedin.com/company/dvz)

Marktbereinigung

Die Rückkehr der Eisenbahnmagnaten

In den USA zeichnet sich eine **Konsolidierung** unter den führenden Anbietern im Schienengüterverkehr ab. Bei allen Marktunterschieden ist eine ähnliche Entwicklung in Europa nicht unwahrscheinlich.



Von Sebastian Reimann

Die Entstehung der heutigen Eisenbahnen in den USA ist eng verbunden mit den Eisenbahnmagnaten des 19. Jahrhunderts. Angeführt von Cornelius Vanderbilt legten sie den Grundstein für ein von Küste zu Küste reichendes Eisenbahnnetz, in dem sie Unternehmen wie Union Pacific oder die Great Northern Railway gründeten und fusionierten. Geschichte wiederhole sich nicht, heißt es. Und doch deutet sich aktuell wie vor mehr als 100 Jahren in den USA ein Rennen um die Vorherrschaft im Markt an. Auslöser sind die Anfang August bekannt gewordenen Pläne von Union Pacific, den Wettbewerber Norfolk Southern zu kaufen. Vor gut einer Woche gaben mit BNSF und CSX zwei weitere der insgesamt sechs großen US-Güterbahnen – die Class-I-Player – eine umfangreiche Kooperation bekannt.

Eins führt zum anderen
Analysten sehen die Kooperation als Reaktion auf die Übernahmepläne von Union Pacific, ohne sich gleich komplett aufeinander einlassen zu müssen. Zudem machen Gerüchte über eine Fusion die Runde. Entsprechende Vermutungen hat Warren Buffett, Chef des BNSF-Eigners Berkshire Hathaway, zwar entschieden dementiert. Ob das Thema damit erledigt ist, bleibt trotzdem abzuwarten. Schließlich zeichnet sich unter den Class-I-

Gesellschaften bereits seit einiger Zeit eine Marktbereinigung ab, die nun intensiviert wird.

Zur Erinnerung: Bis Frühjahr 2023 gab es sieben dieser besonders großen Anbieter, deren Anzahl durch die vor gut zwei Jahren erfolgte Fusion von Kansas City Southern Railway und Canadian Pacific Railway zu Canadian Pacific Kansas City auf sechs schrumpfte. Durch die nun bekannt gewordenen Vorhaben wären es dann noch fünf, möglicherweise irgendwann sogar nur noch vier.

Und in Europa? Die Signalwirkung für den europäischen Schienengüterverkehrssektor mag auf den ersten Blick gering erscheinen. Schließlich funktioniert der Markt dies- und jenseits des Atlantiks unterschiedlich. Dort dominieren private Player mit eigenen Schienennetzen, es geht um sehr lange Transportdistanzen, die in der Regel mittels Ganzzügen überbrückt werden. Hierzulande ist der Markt hingegen noch stark in der Hand staatlicher Eisenbahnen, die Netze sind öffentlich, die Distanzen kürzer, die Sendungen kleinteiliger und der Lkw eine omnipräsente Konkurrenz. Allerdings gibt es auch hier die Notwendigkeit, den Transport auf der Schiene stärker aus einer Hand und damit effizienter zu gestalten. Es ist daher nicht unwahrscheinlich, dass auch hier die Konsolidierung Fahrt aufnimmt.

Nicht zuletzt durch den Druck der EU-Kommission auf die beiden führenden Akteure, die Deutsche Bahn und die französische Staatsbahn SNCF mit ihren jeweiligen Güterverkehrstöchtern, ist dabei bereits Bewegung in den Markt gekommen. Sie müssen künftig eigenständig wirtschaftlich operieren –

ohne Unterstützung der jeweiligen Muttergesellschaften. Das jeweilige Management steht entsprechend unter Druck, aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht werden Wettbewerber womöglich zu Verbündeten.

Externe Faktoren wirken

Noch zwei weitere Gründe sprechen für eine stärkere Konsolidierung. Der europäische Green Deal fordert, dass Transporte auf dem Kontinent künftig emissionsärmer erfolgen. Eine Verlagerung auf die Schiene ist ausdrückliches Ziel. Ferner zeichnet sich ein stärkere Regionalisierung des internationalen Handels im Sinne des Local-for-Local-Ansatzes ab. Damit dürfte der Warenaustausch innerhalb des Binnenmarktes sowie mit angrenzenden Ländern intensiviert werden, was wiederum für mehr Transporte auf der Schiene spräche. Um diese Anforderungen zu erfüllen, braucht es leistungsstarke und womöglich größere Anbieter.

Last but not least gibt es mit den Reedereien Akteure, die eine Konsolidierung im schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehr bereits absehbar vorantreiben – siehe MSC. Denn im Sinne der vertikalen Integration wird für die Carrier auch die Kontrolle über den An- und Abtransport der Container von und zu den Seehubs wichtiger.

Der größte der US-Eisenbahnmagnaten, Cornelius Vanderbilt, war übrigens auch zunächst Reeder, bevor er sein Vermögen auf der Schiene machte. Geschichte wiederholt sich damit vielleicht doch – zumindest ein bisschen.

Ihre Meinung zum Leitartikel reimann@dvz.de

Leserbrief

Mischung aus Abwarten und Resignation

www.dvz.de, Kein Sicherheitsrat ohne die Logistik
Im Umgang mit Fragen der militärischen und zivilen Logistik herrscht derzeit eine bedenkliche Mischung aus Abwarten und Resignation. Der Vergabeprozess des Bundes ist für den expeditionellen Mittelstand praktisch kaum handhabbar, gute Vorschläge von Unternehmen werden abgelehnt oder vertagt, und auch Spitzenverbände scheinen noch nicht eingebunden. Besonders irritierend ist, dass die politisch-administrative Ebene aus der Corona-Pandemie offenbar keine Lehren gezogen hat. Die Abhängigkeit zwischen Grenzsicherungen, eingeschränkter Arbeitnehmerverfügbarkeit, gestörter Logistik und mangelnder Warenversorgung wurde damals deutlich – und führte zu Verunsicherung und Unzufriedenheit in der Bevölkerung. Umso ernster sollten wir mögliche Szenarien

im Rahmen des Operationsplan Deutschland und der NATO-Verpflichtungen nehmen: Wenn Truppenlogistik zu Engpässen bei Treibstoff, Straßennutzung und Versorgung führt, droht erneut eine empfindliche Einschränkung des zivilen Lebens.

Deshalb braucht es ein professionelles Change Management, das alle relevanten Akteure einbezieht und die Logistik- und Transportwirtschaft als das behandelt, was sie ist: eine kritische Infrastruktur, die unbedingt in staatliches und europäisches Contingency Planning eingebunden werden muss.
Christian Marnetté, 20251 Hamburg

Auch Sie wollen Ihre Meinung äußern? Dann schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de

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



Rhein bei Karlsruhe im Oktober 2018: Aufgrund von Niedrigwasser ragen Bühnen aus dem Wasser. Nach monatelanger Dürre ist der Pegel des Flusses an dem Ort auf einen Tiefstand gefallen.

Ausgetrocknete Lieferketten

Die **Niedrigwasserperiode 2018** war für die Binnenschifffahrt ein einschneidendes Ereignis. Es hat dauerhafte Spuren hinterlassen, wie eine neue Studie zeigt.



FOTO: DP/SPZ PHOTO/HORSTMÜLLER

Von Robert Kümmerlen

So etwas hatte es in der Dimension lange nicht gegeben: Über einen Zeitraum von mehr als fünf Monaten, insbesondere im Herbst, erreichten die Pegelstände des Rheins und anderer Flüsse historische Tiefstwerte. In dieser Zeit war die Schifffahrt stark eingeschränkt: Schiffe konnten nur mit einem Bruchteil ihrer üblichen Ladung fahren und viele Unternehmen sahen sich gezwungen, alternative Transportwege zu nutzen.

Eine neue Untersuchung im Rahmen des EU-geförderten Forschungsprojekts „Rethink-GSC“, die unter der Leitung des Kieler Instituts für Weltwirtschaft erstellt wurde, nimmt dieses Ereignis zum Anlass, um die Folgen von Niedrigwasser für Lieferketten und Unternehmen systematisch zu analysieren. Die Autorin Saskia Meuchelböck beschreibt die Dürre von 2018 als „ein beispielloses Ereignis in Dauer, Schwere und geografischem Ausmaß“, das sich in dieser Form seit den frühen 1970er-Jahren nicht mehr ereignet hat.

Obwohl der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehr in Deutschland mit knapp 5 Prozent vergleichsweise gering ist, kommt diesem Verkehrsträger eine bedeutende Rolle zu. Transportiert werden vor allem Güter mit hohem Gewicht und geringem Wert wie Kohle, Erdöl, chemische Produkte, landwirtschaftliche Rohstoffe und Metallerze, die am Anfang industrieller Wertschöpfungsketten stehen. Ein Ausfall oder eine Einschränkung in diesem Bereich hat daher direkte Rückwirkungen auf nachgelagerte Produktionsprozesse. „Unterbrechungen im Transport solcher Vorleistungen können erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Produktion haben“, heißt es in dem Bericht.

Die neue Untersuchung analysiert die Auswirkungen von Niedrigwasser auf Unternehmensebene. Grundlage ist ein Datensatz zu deutschen Außenhandelsströmen, der die Transportmodi detailliert erfasst und den Zeitraum von Juli 2017 bis Dezember

2019 abdeckt. Damit lassen sich sowohl die akute Phase der Krise als auch die Zeit danach analysieren.

Die Auswertung zeigt, dass die Exporte, die direkt über Binnenwasserstraßen abgewickelt wurden, im zweiten Halbjahr 2018 stark zurückgingen. Der Wert der exportierten Güter sank um rund 18,5 Prozent, die Menge sogar noch stärker. Auch die Zahl der Produkte sowie die Anzahl der belieferten Länder und Märkte schrumpfte. „Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Unternehmen über die Binnenschifffahrt exportierte, verringerte sich in dieser Zeit um mehr als 3 Prozentpunkte“, fasst die Autorin zusammen. Wichtig ist jedoch, dass sich diese Effekte nach Ende der Niedrigwasserphase weitgehend normalisierten. Für die Exporte lässt sich somit kein dauerhafter Schaden nachweisen.

Dauerhafte Effekte bei Importen

Bei den Importen stellt sich die Lage anders dar. Diese gingen im Wert um 12 Prozent und in der Menge um 14,1 Prozent zurück. Anders als bei den Exporten hielten die Effekte auch im Jahr 2019 an. Zwar erholten sich Wert und Menge, doch die Zahl der über Flüsse eingeführten Produkte blieb dauerhaft niedriger als zuvor. Die Studie spricht in diesem Zusam-

menhang von „den ersten Belegen dafür, dass Unternehmen ihr Beschaffungsverhalten auch nach Ende des Schocks dauerhaft anpassen“. Offenbar entschieden viele Firmen, das Risiko künftiger Engpässe zu vermeiden, indem sie ihre Transportwege diversifizierten oder stärker auf alternative Verkehrswege wie die Straße und die Schiene setzten.

Interessant ist in dem Zusammenhang die Frage, wie sich die Abhängigkeit einzelner Unternehmen von der Binnenschifffahrt auf deren Reaktionsmöglichkeiten auswirkt. In der Studie werden Unternehmen mit geringer und mit hoher Exposition unterschieden. Als stark exponiert gelten Unternehmen, die mindestens 90 Prozent eines bestimmten Produkts über Binnenwasserstraßen importieren. Für diese Gruppe zeigten sich die gravierendsten Auswirkungen. Sie mussten ihre Exporte in der Niedrigwasserphase deutlich einschränken, selbst wenn diese Exporte nicht über Flüsse abgewickelt wurden. „Das belegt, dass nicht der Mangel an Transportkapazitäten für den Export entscheidend

war, sondern der Ausfall notwendiger Vorprodukte“, erklärt Meuchelböck. Unternehmen mit geringerer Abhängigkeit verzeichneten dagegen kaum messbare Einbußen. Damit wird deutlich, dass eine Diversifizierung der Transportmodi ein zentrales Mittel ist, um Risiken abzufedern.



Folgen von Niedrigwasser können nicht kurzfristig ausgeglichen werden.

Saskia Meuchelböck, Universität Aarhus

Die Autorin weist außerdem darauf hin, dass die negativen Effekte nicht durch andere Faktoren, wie etwa Nachfragerückgänge oder gleichzeitige regulatorische Änderungen, erklärbar sind. So wurde etwa die Einführung neuer Abgastestverfahren in der Automobilindustrie (WLTP) als mögliche Störgröße geprüft, doch die Ergebnisse blieben auch bei Ausschluss dieses Sektors robust. Ebenso wenig lassen sich die Ergebnisse auf eine Verlagerung von Exporten aufgrund fehlender Transportmöglichkeiten zurückführen, denn die Daten zeigen, dass selbst bei Produkten, die nie über Binnenwasserstraßen exportiert wurden, die Exporte zurückgingen, wenn die Unternehmen bei Importen auf diesen Modus angewiesen waren.

Neue Risikostrategien

Der anhaltende Rückgang auf der Importseite verdeutlicht, wie Unternehmen auf die Situation reagiert haben. „Es deutet auf eine dauerhafte, importspezifische Anpassung der Transportentscheidungen hin“, schreibt die Autorin. Die Unternehmen nutzten die Gelegenheit offenbar, um ihre Risikostrategien zu überdenken und langfristig resilienter zu werden.

Die Studie reiht sich somit in eine steigende Zahl von Publikationen ein, die belegen, dass selbst vorübergehende klimabedingte Störungen zu dauerhaften Verhaltensänderungen von Unternehmen führen können.

Für die Gestaltung von Lieferketten bedeutet dies, dass Resilienzstrategien neben Lieferanten- und Standortentscheidungen auch die Wahl der Transportmodi berücksichtigen müssen. Transportnetzwerke seien laut der Autorin „das Rückgrat moderner Produktion“ und zugleich eine Achillesferse, wenn sie durch Wetterextreme beeinträchtigt werden.

Die wirtschaftlichen Konsequenzen dieser Erkenntnisse sind beträchtlich. Der Wechsel zu alternativen Transportmitteln verursacht in der Regel höhere Kosten. Das bedeutet einen Wettbewerbsnachteil

für Branchen mit hohem Massengutanteil, etwa die Chemie- oder Stahlindustrie. Hinzu kommt, dass Ausweichbewegungen nicht beliebig skalierbar sind. So stößt die Schiene etwa schon heute vielerorts an Kapazitätsgrenzen und der Straßen-güterverkehr verursacht zusätzliche CO₂-Emissionen. Die Vorstellung, dass sich die Folgen von Niedrigwasser kurzfristig durch andere Verkehrsträger kompensieren lassen, ist illusorisch. „Beeinträchtigungen auf Binnenwasserstraßen können kurzfristig nicht vollständig ausgeglichen werden“, resümiert die Autorin.

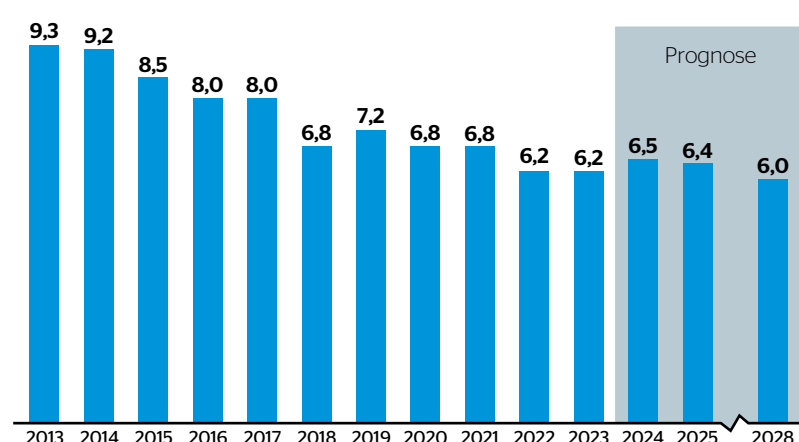
Politisch ergibt sich daraus die Notwendigkeit, in die Resilienz der Infrastruktur zu investieren. Als mögliche Handlungsfelder werden Pegelprognosen, digitale Frühwarnsysteme und technische Ausbaumaßnahmen wie Flussvertiefungen genannt. Und auch die Industrie muss ihre Lieferketten dauerhaft absichern. „Unternehmen sollten ihre Transport- und Beschaffungsstrategien breiter aufstellen, Risiken systematisch erfassen und flexible Verträge mit Dienstleistern schließen“, fasst die Autorin zusammen. Dies ist ein Kernfaktor für Wettbewerbsfähigkeit.



Die Studie „Rethink-GSC“ ist über die Webseite des Kiel Institut für Weltwirtschaft zu beziehen.
www.ifw-kiel.de

Keine dynamische Entwicklung erwartet

Anteil der Binnenschifffahrt an der Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland in Prozent



Quelle: BALM (Feb. 2025) / Grafik: DVZ

Schweizer Industrie

LEIDGENOSSEN VON TRUMPS HANDELSPOLITIK

Die Schweizer Tech-Industrie ächzt unter den US-Zöllen von 39 Prozent. Ihr Verband Swissmem sieht bereits die negativen Folgen. Der EU könnte das allerdings neue Geschäfte bringen.

Der Schweizer Industrieverband der Tech-Industrie Swissmem sieht im Zuge der hohen US-Zölle Anzeichen für einen starken Einbruch der Auftrags-eingänge. Sie seien im zweiten Quartal gegenüber dem Vorquartal um 13,4 Prozent zurückgegangen, berichtet der Verband in Bern. Da waren die hohen Zölle noch nicht in Kraft, die Androhung sorgte aber bereits für Unsicherheit. Zu dem Ergebnis hätten auch schlechte Geschäfte vor allem in Asien beigetragen.

„Wir befinden uns in einem gefährlichen Abwärtsstrudel, dessen Sogwirkung durch die US-Zölle nun noch verstärkt wird“, sagt Swissmem-Direktor Stefan Brupbacher.

Angesichts des schwierigen Geschäftsumfeldes will nach einer Umfrage des Verbandes unter 1.400 Mitgliedsfirmen fast ein Drittel (31 Prozent) Geschäfte in die EU verlegen. Die Umfrage fand am 7. August statt, als die hohen neuen US-Zölle in Kraft traten.

Für die Schweiz haben die USA einen der höchsten Importzollsätze verhängt: 39 Prozent. Der US-Zoll auf Konkurrenzprodukte aus Deutschland und anderen EU-Ländern liegt bei 15 Prozent.

Der Verband fürchtet EU-Schutzmaßnahmen gegen Billigimporte aus Drittländern - wozu auch die Schweiz zählen könnte. Er drängt die Regierung, engere Beziehungen zur EU zügig umzusetzen.

Die US-Exporte seien im ersten Quartal im Vergleich zur Vorjahresperiode noch um 5,3 Prozent gestiegen, im zweiten dann, als die Zölle bereits angedroht waren, um 3,1 Prozent zurückgegangen.

Dass die Güterexporte im ersten Halbjahr insgesamt um 0,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückgingen, liege vor allem an dem schlechten Ergebnis in Asien (minus 16,8 Prozent), so der Verband. Der Industrie mache auch der starke Schweizer Franken zu schaffen.

Der Verband verlangt Maßnahmen der Regierung, um Arbeitsplätze zu retten, wie er vorige Woche mitteilte. Swissmem vertritt die Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie sowie verwandte Technologiebranchen. Dazu gehören Schwergewichte wie Schindler, Stadler und Pilatus, aber auch viele kleine und mittelständische Unternehmen. Die Branche beschäftigte im zweiten Quartal rund 325.000 Menschen. (dpa/cs)



Zollhammer für die Schweiz

US-Zölle für die 20 größten Importpartner im August 2025

Anteil an US-Importen in Prozent		Zollsatz in Prozent	
Mexiko	15,5		25
China	13,4		30
Kanada	12,6		35
Deutschland	4,9		15
Japan	4,5		15
Vietnam	4,2		20
Südkorea	4,0		15
Taiwan	3,6		20
Irland	3,2		15
Indien	2,7		50
Italien	2,3		15
Großbritannien	2,1		10
Schweiz	1,9		39
Thailand	1,9		19
Frankreich	1,8		15
Malaysia	1,6		19
Singapur	1,3		10
Brasilien	1,3		50
Niederlande	1,0		15
Indonesien	1,0		19

Quelle: Weißes Haus, BBC, US Census Bureau (via Statista) / Grafik: DVZ

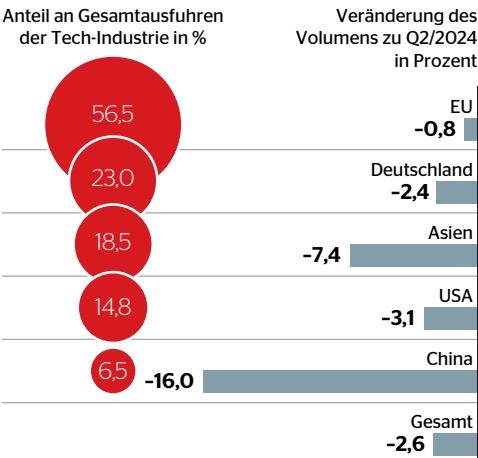
USA sind wichtigstes Zielland für Schweizer Exporte

18,6

PROZENT aller Schweizer Warenexporte gingen 2024 in die USA. Berücksichtigt man auch Gold, Edelsteine und Kunstgegenstände liegt der Anteil bei etwa 17 Prozent. Die USA sind damit vor Deutschland der mit Abstand bedeutendste Absatzmarkt. Gold belegt Trump nicht mit Zöllen. Davon wäre vor allem die Schweiz betroffen. Ausgenommen von den US-Zöllen für die Schweiz sind zudem Pharmaprodukte.

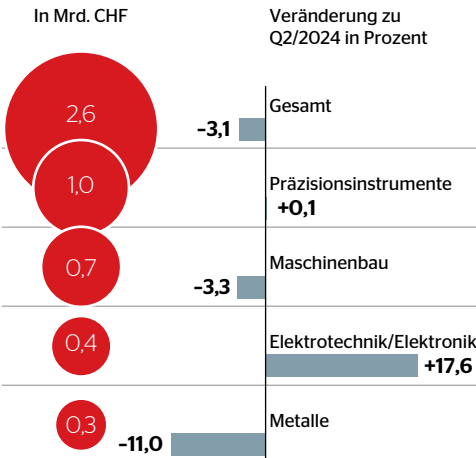
Im Zangengriff von China-Schwäche und US-Zöllen

Exporte der Schweizer Tech-Industrie* in Q2/2025 nach Ländern und Regionen**



US-Zölle belasten Metallindustrie

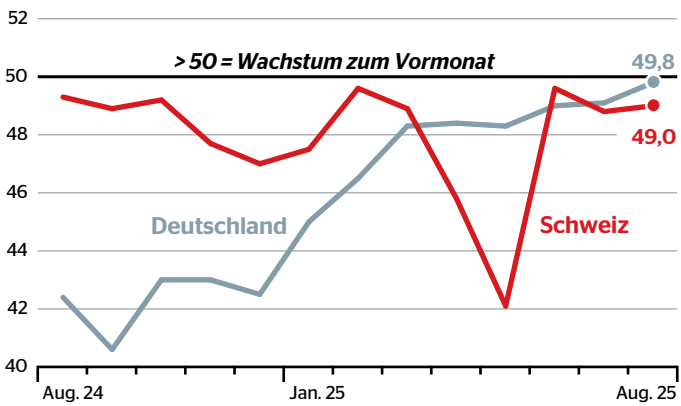
Exporte der Schweizer Tech-Industrie in die USA in Q2/2025 nach Warengruppen**



* Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie sowie verwandte Technologiebranchen, ** Auswahl; Quelle: BAZG (via Swissmem) / Grafik: DVZ

Leichter Anstieg trotz Zöllen

Einkaufsmanagerindex der Industrie, saisonbereinigt



Quelle: procure.ch/UBS; S&P Global, BME/HCOB / Grafik: DVZ

STABILER EMI Der Einkaufsmanagerindex (EMI) für die Schweizer Industrie hat im August trotz der Einführung hoher US-Zölle leicht um 0,2 auf 49 Punkte zugelegt. Damit bleibt der Frühindikator aber bereits den 32. Monat in Folge unter der Wachstumsschwelle. Die Produktionskomponente verzeichnete einen kräftigen Anstieg von 49,6 auf 55,4 Punkte - der erste Wert über der 50-Punkte-Marke seit Oktober 2024.

Hoffnung auf neue Aufträge

KV-Branche verspricht sich einiges von der Verbesserung **militärischer Mobilität** in Europa

Von Frank Hütten

Transporte von Gütern für die Armeen der EU-Staaten könnten die Auslastung von Operateuren des Kombinierten Verkehrs (KV) verbessern und es ihnen ermöglichen, künftig häufigere und bessere Verbindungen anzubieten. Das erwartet die Internationale Union für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (UIRR). Über welche Möglichkeiten die Branche verfügt, die auf der politischen Prioritätenliste deutlich nach oben gerückte militärische Mobilität in Europa zu unterstützen, hat der Verband in einem Positionspapier skizziert. Es soll am 3. September in Brüssel bei einer Veranstaltung im Europäischen Parlament vorgestellt werden.

KV-Betreiber verfügten über einen Fuhrpark von rund 10.000 für den Transport von schwerem militärischem Gerät geeigneten Flachbettwaggons sowie über rund 4.000 verschiedene Taschenwagen, mit denen Militärfahrzeuge mit Gummirreifen befördert werden könnten, heißt es in dem Papier. Das europäische KV-Netz bestehe aus über 1.000 Umschlagterminals, zwischen denen es täglich 500 Zugabfahrten gebe. Militärische Transporte ließen sich in diesem Netz kurzfristig organisieren.

„Der Vorteil des Kombinierten Verkehrs liegt in seiner Vielseitigkeit, Sicherheit und der Fähigkeit, schwere und gefährliche Güter zu transportieren, ohne die Straßenverkehrsinfrastruktur zu belasten“, sagte Peter Kiss, CEO des intermodalen Operateurs Metrans und Mitglied des UIRR-Verwaltungsrates, im Gespräch mit der DVZ. „Der Militärtransport beschränkt sich nicht nur auf den Transport von militärischer Ausrüstung, sondern erstreckt sich auf die gesamte Lieferkette, von Rohstoffen über Halbfertigprodukte bis hin zum Endprodukt.“

Militärlogistiker suchten nach Wegen, die Bahn stärker zu nutzen, heißt es im UIRR-Papier. Kombinierte Verkehr sei der effektivste Weg dafür, und die KV-Operateure verfügten über das erforderliche Know-how. Die UIRR befürchtet nicht, dass die Armeen Transporte nur punktuell nachfragen und dass die Aufträge sich dadurch nur schwer in das Geschäft mit zivilen Kunden integrieren lassen. „Der Kombinierte Verkehr hat sich als Eckpfeiler der nachhaltigen Güterverkehrsstrategie Europas erwiesen. In den letzten Jahrzehnten haben wir ein zuverlässiges Netzwerk aufgebaut, das unsere Kunden effizient bedient und im Einklang mit den Verkehrs- und Klimazielen der EU weiter ausgebaut



Europas KV-Betreiber verfügen laut UIRR über rund 10.000 Flachbett- und 4.000 Taschenwagen, die sich für Militärtransporte eignen.



Militärtransport beschränkt sich nicht auf Ausrüstung, sondern umfasst die gesamte Lieferkette.

Peter Kiss, CEO von Metrans und Verwaltungsratsmitglied der UIRR

wird“, sagte Kiss. „Die Flexibilität dieses Netzwerks zeigt bereits, dass der Kombinierte Verkehr auf eine Vielzahl von Bedürfnissen reagieren kann, wobei der Schwerpunkt weiterhin auf der Erbringung hochwertiger Dienstleistungen für unsere Kunden liegt.“

Von einer Nutzung des KV für Militärtransporte verspricht sich die UIRR auch eine Verbesserung der Infrastruktur. Militärisch wichtige Umschlagterminals entlang der vier EU-Korridore für militärische Mobilität sollten bevorzugt staatliche

Fördermittel für den Ausbau erhalten, fordert der Verband. Auch die Straßenanbindung dieser Terminals solle auf einen für militärische Nutzung geeigneten Standard gebracht werden.

Umschlagequipment fördern

Der Verband schlägt zudem vor, Umschlagequipment in die Liste der Objekte aufzunehmen, die nach der EU-Verordnung für zivil und militärisch nutzbare Infrastruktur (Dual-Use) staatlich gefördert werden dürfen. KV-Betreiber sollten in der EU-Resilienzrichtlinie als „kritische Einrichtungen“ anerkannt werden, um deren Schutz sich die Mitgliedsstaaten besonders kümmern müssen.

„Die Schiene und der KV müssen im Mittelpunkt der Verkehrsstrategie der EU stehen. Oberste Priorität ist die Verfügbarkeit der Infrastruktur, also die Kapazität“, betonte Kiss. Ein höheres Transportvolumen und zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur gingen Hand in Hand. „Die kürzlich aktualisierte TEN-V-Verordnung für die transeuropäischen Verkehrsnetze schreibt

bereits alle technischen Parameter vor, die effiziente Umschlagterminals aufweisen müssen. Die Verantwortung, diese Standards zu erfüllen, liegt weiterhin direkt bei den Mitgliedsstaaten. Eine stärkere Rolle des Kombinierten Verkehrs im Bereich der militärischen Mobilität könnte die Erfüllung dieser staatlichen Verpflichtung beschleunigen“, erwartet der Metrans-Chef.

Zur Frage, wie KV-Betreiber angesichts der vielen Engpässe und Baustellen im europäischen Bahnnetz schnelle und pünktliche Militärtransporte garantieren können, sagte Kiss: „Schon heute bieten KV-Operateure eine breite Palette von Lösungen an, darunter auch effiziente Ad-hoc-Dienste, ohne eine besondere Vorzugsbehandlung zu verlangen. Diese Fähigkeit zeigt bereits den Beitrag des Sektors zum Aufbau eines widerstandsfähigen europäischen Backbone-Systems.“ Ein Großteil davon sei durch private Initiativen erreicht worden. Höhere Zugfrequenzen trügen immer zu einer besseren Leistungsqualität bei, betonte der Metrans-CEO.

FOTO: DPA/HENDRIK SCHMIDT

Dämpfer für Trumps Politik

ZÖLLE Ein Berufungsgericht in den USA hat Präsident Donald Trump die Befugnis abgesprochen, unter Berufung auf ein Notstandsgesetz am US-Parlament vorbei weitreichende Zölle auf Importprodukte zu verhängen. Trump kündigte an, diese Entscheidung vor dem Obersten Gerichtshof anzufechten. Wie sich das Urteil auf den Handel mit Staaten auswirkt, mit denen bereits ein Abkommen geschlossen wurde, ist noch unklar.

Das Urteil bezieht sich auf die von Trump erstmals Anfang April angekündigten länderspezifischen Zölle, die Dutzende Handelspartner der USA betreffen. Im Falle der Europäischen Union zum Beispiel gilt seit dem 7. August ein Zollsatz von 15 Prozent auf den Import der meisten EU-Produkte in die USA. Gegen die Zollpolitik geklagt haben zwölf US-Bundesstaaten - zehn von ihnen werden von den Demokraten regiert, zwei von Trumps Republikanern. (dpa/ben)

MEINUNG SEITE 2

CSRD-Gesetz im Kabinett

SORGFALTPFLICHTEN Das Bundeskabinett wird nach DVZ-Informationen am 3. September einen Gesetzesentwurf zur Umsetzung der EU-Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie (CSRD) beschließen. In dem Gesetz sollen dem Vernehmen nach bereits die Änderungen an der CSRD berücksichtigt werden, die auf EU-Ebene im Zuge der Bürokratieabbauinitiative („Omnibus I“) vorgenommen wurden, etwa die Verschiebung der Berichtspflichten und die Anhebung des Schwellenwertes auf 1.000 Mitarbeiter. Beschließen will das Kabinett den Informationen zufolge auch, Verstöße gegen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) bis zur Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) nicht zu bestrafen, mit Ausnahme von massiven Menschenrechtsverletzungen. Auf der Tagesordnung steht zudem die Abschaffung der Berichtspflichten aus dem LkSG. (fh)

ANZEIGE

#WIRKLICHMACHER

ROBERT C. SPIES

Dem Laster verschrieben.

Wir finden Lager-, Logistik-, und Industrieflächen, die glücklich machen.

Schweizer Parlament plant höhere Lkw-Maut

LSVA soll 2027 auf maximal erlaubte Höhe ansteigen / Diskussion über Teuerungsanpassung

STRASSE Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat sich in der laufenden Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes vergangenen Mittwoch mit knapper Mehrheit dafür ausgesprochen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zum 1. Januar 2027 auf die gemäß dem Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union maximal erlaubte Höhe anzuheben.

Darüber hinaus prüft die Kommission, ob künftig auch leichte Liefer-

wagen unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der LSVA unterstellt werden sollen, sofern sie gewerblich für den Gütertransport eingesetzt werden. Ausgenommen wären Fahrzeuge, die primär im Dienstleistungssektor genutzt werden, etwa durch Handwerks- oder Wartungsbetriebe. Eine Kommissionsmehrheit unterstützte zudem den Vorschlag, die LSVA-Tarife an die Teuerung anzupassen.

Die Kommission lehnte ferner mehrheitlich Anträge ab, emissions-

freie Fahrzeuge unabhängig von der Antriebstechnologie umfassender zu begünstigen. Die Detailberatung dazu solle im Oktober fortgesetzt werden.

Scharfe Kritik von Verbänden

Der schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG sieht in den geplanten Maßnahmen ein Alarmsignal. Präsident Thierry Burkart bezeichnet die neuerliche LSVA-Erhöhung in einer Verbandsmitteilung als „Schildbürgerstreich auf Kosten der Konsumentinnen und Konsumenten“. Sie

habe keine steuernde Wirkung, da die Verlagerungsprobleme von der Straße auf die Schiene nicht in der Schweiz, sondern auf den Zulaufstrecken im Ausland - insbesondere in Deutschland und Frankreich - lägen. Unterstützung für eine stärkere Bepreisung kommt dagegen von der Umweltorganisation Pro Alps. Sie kritisiert, dass die Schweiz jährlich rund 300 Millionen Franken an möglichen Einnahmen verliere, weil die LSVA bislang nicht bis zur Höchstgrenze ausgeschöpft werde. (loe)



AMÖ – Bundesverband
Möbelspedition

■ Schulstraße 53 in 65795 Hattersheim/Main
■ Andreas Eichinger (Vorstand)
☎ +49 6190 98 98 0
✉ info@amoe.de

BGL – Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik und
Entsorgung

■ Breitenbachstraße 1 in 60487 Frankfurt am Main
■ Dirk Engelhardt (Vorstandssprecher)
■ Jens Pawlowski (Repräsentanz Berlin)
■ Dirk Saile (Repräsentanz Brüssel)
☎ +49 69 25720 480
✉ bgf@bgl-ev.de

BSK Bundesverband
Schwertransporte und Kranarbeiten

■ Breitenbachstraße 1 in 60487 Frankfurt am Main
■ Helmut Schgeiner (Präsident)
☎ +49 69 2991418-82
✉ team@bsk-ffm.de

TD – Transfrigoroute Deutschland

■ Breitenbachstraße 1 in 60487 Frankfurt am Main
■ Roger Schwarz (Geschäftsführer)
■ Gert Kautetzky (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 69 2572048 61
✉ info@transfrigoroute.de



Allianz pro Schiene

■ Reinhardtstraße 31 in 10117 Berlin
■ Dirk Flege (Geschäftsführer)
■ Martin Burkert (Vorsitzender)
☎ +49 30 2462599 0
✉ info@allianz-pro-schiene.de

Die Güterbahnen

■ Reinhardtstraße 46 in 10117 Berlin
■ Peter Westenberger (Geschäftsführer)
■ Neele Wesseln (Geschäftsführerin)
■ Henrik Würdemann (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 30 53 14 91 47 0
✉ office@netzwerk-bahnen.de

VDB – Verband der Bahnindustrie in
Deutschland

■ Universitätsstraße 2 in 10117 Berlin
■ Sarah Stark (Hauptgeschäftsführerin)
■ Andre Rodenbeck (Vorstand)
☎ +49 30 20 62 89 0
✉ info@bahnindustrie.info

VDV – Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen

■ Kamekestraße 37-39 in 50672 Köln
■ Oliver Wolff (Hauptgeschäftsführer)
■ Ingo Wortmann (Präsident)
☎ +49 221 57979 0
✉ info@vdv.de

VPI – Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland

■ Mattentwiete 5 in 20457 Hamburg
■ Malte Lawrenz (Vorsitzender)
☎ +49 40 2265921 0
✉ mail@vpihamburg.de

DGG – Deutsche GVZ-Gesellschaft

■ Linzer Straße 3 in 28359 Bremen
■ Thomas Nobel und Steffen Nestler
(Geschäftsführung)
☎ +49 421 65841758
✉ info@gvz-org.de

SGKV – Studiengesellschaft für den
Kombinierten Verkehr

■ Westhafenstraße 1 in 13353 Berlin
■ Clemens Bochynek (Geschäftsführendes Vorstandsmitglied)
☎ +49 30 2061376 0
✉ sgkv@sgkv.de



ACD – Aircargo Club Deutschland

■ Reinhardtstraße 55 in 10117 Berlin
■ Christopher W. Stoller (Präsident)
☎ +49 30 22390328
✉ backoffice@aircargoclub.de

ADV – Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen

■ Friedrichstraße 79 in 10117 Berlin
■ Ralph Beisel (Hauptgeschäftsführer)
■ Aletta von Massenbach (Präsidentin)
☎ +49 30 31 01 18 0
✉ info@adv.aero

Air Cargo Community Frankfurt

■ Gebäude 151/119 in 60549 Frankfurt am Main
■ Felix Toepsch (Hauptgeschäftsführer)
■ Patrik Tschirch (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 69 690 27308
✉ info@fra-fr8.com

BDL – Bundesverband der
Deutschen Luftverkehrswirtschaft

■ Friedrichstraße 79 in 10117 Berlin
■ Joachim Lang (Hauptgeschäftsführer)
■ Jens Bischof (Präsident)
☎ +49 30 520 077 100
✉ info@bdl.aero

VACAD – Verband der Air Cargo
Abfertiger Deutschlands

■ Gebäude 537 in 60549 Frankfurt am Main
■ Claus Wagner (Vorstandsvorsitzender)
✉ info@vacad.org

BARIG – Board of Airline
Representatives in Deutschland

■ Hugo-Eckener-Ring in 60549 Frankfurt am Main
■ Michael Hoppe (Geschäftsführer)
☎ +49 69 237288
✉ barig@barig.aero

Wer spricht für wen?

2025 in Berlin

Was macht die Politik in Berlin, wie können Unternehmen ihre Interessen vertreten, und wer kann helfen? Viele Fragen beantworten **Verbände der Transport- und Logistikbranche**. Sie pflegen direkte Kontakte in die Fachabteilungen der Ministerien. Die DVZ hat die wichtigsten Experten und Fachpolitiker für Güterverkehr und Logistik zusammengestellt.

LEGENDE

- Adresse
- Ansprechpartner
- ☎ Telefon
- ✉ E-Mail-Adresse
- 🌐 Website



VDR – Verband Deutscher Reeder

■ Burchardstraße 24 in 20095 Hamburg
■ Martin Kröger (Hauptgeschäftsführer)
☎ +49 40 35 09 7 0
@ vdr@reederverband.de

ZDS – Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe

■ Am Sandtorkai 2 in 20457 Hamburg
■ Florian Keisinger (Hauptgeschäftsführer)
Angela Titzrath (Präsidentin)
☎ +49 30 22 01 25 69
@ info@zds-seehafen.de

ZVDS – Zentralverband Deutscher Schifffmakler

■ Schopenstehl 15 in 20095 Hamburg
■ Alexander Geisler (Geschäftsführer)
Jens Broder Knudsen (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 40 326082
@ info@schifffmakler.de

BDB – Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt

■ Dammstraße 26 in 47119 Duisburg
■ Jens Schwanen (Geschäftsführer)
☎ +49 2 03 8 00 06 50
@ infobdb@binnenschiff.de

BDS – Binnenschiffahrt

■ August-Bier-Straße 18 in 53129 Bonn
■ Dirk-Uwe Klaas (Geschäftsführer)
Torsten Stuntz (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 228 746377
@ zentrale@bds-binnenschiffahrt.de

BÖB – Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen

■ Leipziger Platz 8 in 10117 Berlin
■ Marcel Lohbeck (Geschäftsführer)
Joachim Zimmermann (Präsident)
☎ +49 30 39 88 19 81
@ info-boeb@binnenhafen.de

ISW – Initiative System Wasserstraße

■ Leipziger Platz 8 in 10117 Berlin
■ Magnus Bünning (Geschäftsführer)
Matthias Roeser (Geschäftsführer)
☎ +49 2 03 8 00 06 50
@ info-boeb@binnenhafen.de
infobdb@binnenschiff.de



BDKEP – Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste

■ Potsdamer Straße 7 in 10785 Berlin
■ Andreas Schumann (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 30 20076207
@ info@bdkep.de

BPEX – Bundesverband Paket und Expresslogistik

■ Dorotheenstraße 33 in 10117 Berlin
■ Marten Bosselmann (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 30 206 178 6
@ info@bpex-ev.de

Radlogistik Verband Deutschland (RLVD)

■ Potsdamer Straße 7 in 10785 Berlin
■ Laurin Neusch (Geschäftsstellenleiter)
☎ +49 30 921077850
@ info@rlvd.bike



BDI – Bundesverband der Deutschen Industrie

■ Breite Straße 29 in 10178 Berlin
■ Tanja Gönner (Hauptgeschäftsführerin)
Peter Leibinger (Präsident)
☎ +49 30 2028 0
@ info@bdi.eu

BEVH – Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland

■ Friedrichstraße 60 in 10117 Berlin
■ Christoph Wenk-Fischer (Hauptgeschäftsführer)
Gero Furchheim (Präsident)
☎ +49 30 40367510
@ info@bevh.org

BGA – Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen

■ Am Weidendamm 1a in 10117 Berlin
■ Antonin Finkelnburg (Hauptgeschäftsführer)
Dirk Jandura (Präsident)
☎ +49 30 59 00 99 50
@ info@bga.de

BME – Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik

■ Frankfurter Straße 27 in 65760 Eschborn
■ Lars Kleeberg (Hauptgeschäftsführer)
Martin Müller-Raidt (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 6196 5828 0
@ info@bme.de

BWVL – Bundesverband für Eigenlogistik und Verlader

■ Augustastraße 99 in 53173 Bonn
■ Markus Olligschläger (Hauptgeschäftsführer)
Jochen Quick (Präsident)
☎ +49 228 925 35 0
@ info@bwvl.de

DIHK – Deutsche Industrie- und Handelskammer

■ Breite Straße 29 in 10178 Berlin
■ Helena Melnikov (Hauptgeschäftsführerin)
Peter Adrian (Präsident)
☎ +49 30 20308 0
@ info@dihk.de

HDB Hauptverband der deutschen Bauindustrie

■ Kurfürstenstraße 129 in 10785 Berlin
■ Tim-Oliver Müller (Hauptgeschäftsführer)
Peter Hübner (Präsident)
☎ +49 030 21286 0
@ info@bauindustrie.de

HDE – Handelsverband Deutschland

■ Am Weidendamm 1a in 10117 Berlin
■ Stefan Genth und Stephan Tromp (Hauptgeschäftsführer)
Alexander v. Preen (Präsident)
☎ +49 30 72 62 50 0
@ hde@einzelhandel.de

VCI – Verband der Chemischen Industrie

■ Mainzer Landstraße 55 in 60329 Frankfurt am Main
■ Wolfgang Große Entrup (Hauptgeschäftsführer)
Markus Steilemann (Präsident)
☎ +49 69 2556 0
@ vci@vci.de

VDA – Verband der Automobilindustrie

■ Behrenstraße 35 in 10117 Berlin
■ Marcus Bollig, Andreas Rade, Jürgen Mindel (Geschäftsführung)
Hildegard Müller (Präsidentin)
☎ +49 30 897842-0
@ info@vda.de

VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau

■ Lyoner Str. 18 in 60528 Frankfurt am Main
■ Thilo Brodtmann (Hauptgeschäftsführer)
Bertram Kawlath (Präsident)
☎ +49 69 66 03 0
@ info@vdma.eu



Deutsches Verkehrsforum

■ Klingelhöferstraße 7 in 10785 Berlin
■ Heike van Hoorn (Geschäftsführerin)
Florian Eck (Geschäftsführer)
Frank Dreeke (Vorsitzender des Präsidiums)
☎ +49 30 26 39 54 0
@ info@verkehrsforum.de

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur

■ Friedrichstraße 133 in 10117 Berlin
■ Christian Funke (Geschäftsführer)
Eduard Oswald (Präsident)
☎ +49 30 22488412
@ info@promobilitaet.de



DSLVL – Bundesverband Spedition und Logistik

■ Friedrichstraße 155-156 in 10117 Berlin
■ Frank Huster (Hauptgeschäftsführer)
Axel Plaß (Präsident)
☎ +49 30 4050228 0
@ info@dslv.spediteure.de

BVL – Bundesvereinigung Logistik

■ Schlachte 31 in 28195 Bremen
■ Christoph Meyer (Geschäftsführer)
Kai Althoff (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 421 173 840
@ info@bvl.de

VDKL – Verband Deutscher Kühllhäuser und Kühllogistikunternehmen

■ Fränkische Straße 1 in 53229 Bonn
■ Jan Peilnsteiner (Geschäftsführer)
Falko Thomas (Vorstandsvorsitzender)
☎ +49 228 201 66 0
@ info@vdkl.de



Agora Verkehrswende

■ Anna-Louisa-Karsch-Straße in 10178 Berlin
■ Christian Hochfeld (Geschäftsführer)
@ info@agora-verkehrswende.de

ICCT – International Council on Clean Transportation

■ Fasanenstraße 85 in 10623 Berlin
■ Drew Kodjak (Geschäftsführer)
Peter Mock (Regionalleiter Europa)
☎ +49 30233268 411
@ berlin@theicct.org

T&E – Transport & Environment

■ Stresemannstraße 72 in 10963 Berlin
■ Sebastian Bock (Geschäftsführer Deutschland)
☎ +49 173 866 7167
@ info.germany@transportenvironment.org

VCD – Verkehrsclub Deutschland

■ Wallstraße 58 in 10179 Berlin
■ Kerstin Haarmann (Bundesvorsitzende)
☎ +49 30 28 03 51 0
@ mail@vcd.org



Vorsitzender Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Grüne
☎ +49 30 227 70847
@ tarek.al-wazir@bundestag.de
🌐 www.al-wazir.de

Stellvertretender Vorsitzender Verkehrsausschuss

Henning Rehbaum
CDU
☎ +49 30 227 75423
@ henning.rehbaum@bundestag.de
🌐 www.henning-rehbaum.de

Verkehrspolitische Sprecher im Verkehrsausschuss

Björn Simon
CDU/CSU-Fraktion
☎ +49 30 227 77045
@ bjoern.simon@bundestag.de
🌐 www.bjoern-simon.de

Isabel Cademartori
SPD-Fraktion
☎ +49 30 227 72657
@ isabel.cademartori@bundestag.de
🌐 www.cademartori.de

Swantje Michaelsen
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
☎ +49 30 227 73368
@ swantje.michaelsen@bundestag.de
🌐 www.swantje-michaelsen.de

Jorrit Bosch
Fraktion Die Linke
☎ +49 30 227 70593
@ jorrit.bosch@bundestag.de
🌐 www.jorritbosch.de

Wolfgang Wiehle
AfD-Fraktion
☎ +49 30 227 78050
@ kontakt@wolfgang-wiehle.de
🌐 www.wolfgang-wiehle.de

Berichterstatter Güterverkehr und Logistik

Henning Rehbaum
CDU/CSU-Fraktion
☎ +49 30 227 75423
@ henning.rehbaum@bundestag.de
🌐 www.henning-rehbaum.de

Dirk Vöpel
SPD-Fraktion
☎ +49 30 227 71542
@ dirk.voepel@bundestag.de
🌐 www.dirk-voepel.de

Matthias Gastel
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
☎ +49 30 227 74150
@ matthias.gastel@bundestag.de
🌐 www.matthias-gastel.de

Jorrit Bosch
Fraktion Die Linke
☎ +49 030 227 70592
@ jorrit.bosch@bundestag.de

René Bochmann
AfD-Fraktion
☎ +49 030 227 75571
@ rene.bochmann@bundestag.de
🌐 www.rene-bochmann.de

ANZEIGE

QCS Quick Cargo Service GmbH

International Logistics

FLY IT? QUICK IT.

LUFTFRACHT WELTWEIT

www.quick-cargo-service.com

0800-89 89 899

Transportbarometer

LADUNG

%

LADERAUM

82

18

Ein Hoch in fünf Ländern

In der Woche vor Herbstanfang nimmt das Ladungsangebot am Straßenspotmarkt zu. Auf der Frachtenbörse Timocom stellen Nutzer nicht nur innerhalb Deutschlands zu 85 Prozent Ladungsangebote bei 15 Prozent freien Fahrzeugen ein. Auch europaweit (82:18), aus Polen und der Slowakei (84:16), den Niederlanden (79:21) und Belgien (77:23) war ein deutlicher Ladungsüberschuss im Markt. Das Weihnachtsgeschäft steht vor der Tür. (loe)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

D

Transporte von Deutschland

D

Transporte nach Deutschland

48	52	A	59	41
38	62	B	77	23
11	89	BG	7	93
33	67	CH	23	77
34	66	CZ	84	16
85	15	D	85	15
16	84	DK	52	48
47	53	E	27	73
65	35	F	60	40
29	71	GB	53	47
36	64	H	30	70
54	46	I	44	56
40	60	NL	79	21
49	51	PL	84	16

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

TIMOCOM

Pünktlich mit höherem Verlu

SBB Cargo verzeichnet im ersten Halbjahr 2025 ein Minus von 47 Millionen Schweizer Franken.

Von Michael Cordes

Von diesem Wert können die meisten in Deutschland nur träumen. „Die Pünktlichkeit bei SBB Cargo lag im ersten Halbjahr bei 90 Prozent“, sagte Vincent Ducrot, Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), auf der Halbjahrespressekonferenz vergangene Woche in Bern. Das sind nochmal 3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Zum Vergleich: DB Cargo hat für die ersten sechs Monate 2025 eine Pünktlichkeit von 68,1 Prozent vermeldet.

Bezogen auf den gesamten Konzern zeigte sich Ducrot mit dem ersten Halbjahr 2025 zufrieden, bezeichnete die sechs Monate aber zugleich als „finanziell herausfordernd“. Grund dafür ist nicht zuletzt die Cargosparte.

Im ersten Halbjahr 2025 haben die SBB einen Gewinn in Höhe von 48 Millionen Schweizer Franken (51 Millionen Euro) erwirtschaftet, 3 Millionen Franken weniger als in den ersten sechs Monaten 2024. „Das ist insgesamt okay, aber nicht gut genug“, sagte SBB-Finanzvorstand Franz Steiger. Höhere Unterhaltskosten für Rollmaterial und rückläufige Güterverkehrserträge hätten das Ergebnis belastet.

So verringerte sich der Umsatz bei SBB Cargo von 384 Millionen Franken um 3 Prozent auf 372 Millionen Franken. Das Betriebsergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4 Millionen Franken auf minus 47 Millionen Franken. Die Verkehrsleistung schrumpfte um 7,2 Prozent auf 7,49 Milliarden Nettotonnenkilometer.

Zu viele Terminals

Ducrot kündigte an, dass sich die SBB im Güterverkehr neu aufstellen wolle. Bereits seit Längerem ist bekannt, dass die Rollende Landstraße (RoLa) eingestellt wird. „Nicht, weil die Nachfrage zu gering ist, sondern weil es politisch so gewollt war“, sagte Ducrot im Gespräch mit der DVZ. Der Ausstieg habe auf Ende dieses Jahres vorgezogen werden müssen, weil „wir aufgrund der Situation in Deutschland mit den vielen Baustellen und Umleitungen Ersatzzüge fahren mussten und die Kosten enorm gestiegen sind“.

Derzeit stellt SBB Cargo den kombinierten Verkehr (KV) innerhalb der Schweiz um. „Wir machen damit aktuell einen Umsatz von 18 Millionen Franken und 12 Millionen Franken Verlust. Als Unternehmer weiß man, was das bedeutet“, so Ducrot. Das Produkt sei falsch konzipiert. „Wir haben zu viele Terminals, die

SBB-CEO Vincent Ducrot rechnet für das Jahr 2025 mit einem Verlust für SBB Cargo in Höhe von 100 Millionen Schweizer Franken.

47

Millionen Schweizer Franken betrug der Verlust der SBB Cargo im ersten Halbjahr 2025.

Quelle: SBB

nicht profitabel betrieben werden können“, erklärte der SBB-Chef. Dort gäbe es keine Portalkräne, sondern nur mobile Kräne, was mit einem hohen personellen Aufwand verbunden sei. Auch deshalb hat die SBB angekündigt, in diesem Jahr etwa 70 Stellen abbauen zu wollen.

Der Überlegung, den KV innerhalb der Schweiz wie die RoLa einzustellen, widersprach Ducrot energisch: „Nein, wir wollen dieses System weiterentwickeln.“ Auch eine Beteiligung Dritter, als sich 2019 fünf führende Logistikdienstleister an der SBB mit 35 Prozent beteiligt hatten und 2023 wieder ausgestiegen sind, hält Ducrot für nicht zielführend. Vielmehr will er das

finanzielle Ergebnis über gut organisierte Terminals mit einem hohen Automatisierungsgrad verbessern. „Die haben wir aktuell nicht, die wollen wir aber entwickeln“, kündigte er an.

Problemkind Einzelwagenverkehr

Ein weiteres Problemkind bei SBB Cargo ist der Einzelwagenverkehr. Hier befindet sich das Unternehmen noch am Beginn der Transformation. So soll ab 2026 der Bund das System teilweise bestellen. Dafür müssen die SBB ihm noch im August eine Offerte unterbreiten. „Der Bund wird die Verkehre teilweise subventionieren. Und wir werden das System effizienter machen und 2027 mit einem neuen Produktionskonzept starten“, sagte Ducrot.

Teil der Vereinbarung sei aber auch, dass die Preise für die Kunden steigen. In welchem Umfang, dazu wollte Ducrot keine Zahl nennen, weil je nach bestellter Menge und Art der Güter die Frachtraten unterschiedlich hoch ausfallen könnten. Die Kunden sollen aber einen

Verladebonus seitens des Staates erhalten, der einen Teil der Preissteigerung kompensiert.

Doch bis die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen sich auch in den finanziellen Zahlen widerspiegeln, wird es noch etwas dauern. Gegenüber der DVZ gab der SBB-Chef die Prognose ab, dass er für 2025 mit einem Verlust bei SBB Cargo in Höhe von um die 100 Millionen Franken rechnet. 2024 betrug das Minus noch 76 Millionen Franken. Ab 2027 erhofft er sich dann mit der veränderten Produktion im KV und im Einzelwagenverkehr ein ausgeglichenes Ergebnis.

Danach sollen dann nach und nach Gewinne erwirtschaftet werden. „Wir müssen die Reinvestitionsfähigkeit erreichen“, sagte Ducrot. Das ist auch notwendig, wenn die Vorgabe umgesetzt werden soll, die Finanzchef Steiger ausgab: „Die SBB braucht langfristig einen Jahresgewinn von etwa 1,5 Milliarden Franken, damit wir ins Rollmaterial, in unsere Betriebsstätten oder in die Immobilien selbst investieren können.“

DVZ Aktion

Wir sind LOGISTIK

„Wir unterstützen die Aktion, weil Logistik gerade in der aktuellen wirtschaftlichen und politischen Lage Stabilität braucht. Als eines der führenden Container-Hinterlandlogistik-Netzwerke können wir die Logistikketten unserer Kunden dank trimodaler Transporte resilient und nachhaltig gestalten.“

Jürgen Albersmann, CEO Contargo

CONTARGO®

trimodal network

Alle Infos zur Aktion „Wir sind Logistik“ unter www.wirsindlogistik.org



Emergency
logistics
WORLDWIDE

OBC • Air-Charter • Flex

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

Hafengeschäft von Cosco legt stark zu

SCHIFFFAHRT Cosco Shipping Ports hat trotz anhaltender Handelskonflikte starke Zahlen für das erste Halbjahr vorgelegt. Umsatz, operativer Gewinn und Nettoergebnis lagen klar über dem Vorjahreswert. Der chinesische Hafen- und Terminalbetreiber erzielte in den ersten sechs Monaten 2025 einen Umsatz von 806 Millionen US-Dollar, 13,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der operative Gewinn stieg auf 137 Millionen Dollar (plus 13,5 Prozent), das Konzernergebnis auf 182 Millionen Dollar (plus 30,6 Prozent). Aus Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Gesellschaften kamen weitere 176 Millionen Dollar hinzu. Das Umschlagvolumen erhöhte sich insgesamt um 6,4 Prozent auf 74,3 Millionen TEU.

In China wurden 56,4 Millionen TEU umgeschlagen (plus 5,7 Prozent), an ausländischen Standorten 17,9 Millionen TEU (plus 8,4 Prozent). Damit steigerte die Gruppe sowohl im Heimatmarkt als auch international ihre Mengen und erreichte in beiden Segmenten Zuwächse im mittleren einstelligen Bereich.

Besonders stark wuchs das Volumen in Zeebrügge (plus 45,2 Prozent), Antwerpen (plus 19,7 Prozent), am Suezkanal (plus 25,0 Prozent) und am Hamburger Terminal Tollerort (plus 21,2 Prozent). (ol)

Hafen Hamburg wächst stark

Der nach **Umschlag** größte deutsche Seehafen präsentiert sich auffällig dynamisch

Von Oliver Link

Der Hamburger Hafen hat im ersten Halbjahr 2025 ein deutlich stärkeres Wachstum erzielt als der Großteil der internationalen Konkurrenz. Dies ist das Ergebnis einer Analyse von Alphaliner. Der Containerumschlag des größten deutschen Seehafens stieg um 9,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 4,2 Millionen TEU. Unter den Häfen mit veröffentlichten Daten lag der Durchschnitt bei rund 6,6 Prozent. In Europa war Hamburg damit der wachstumsstärkste Standort unter den großen Containerhäfen. Rotterdam kam auf ein Wachstum von 2,7 Prozent, Antwerpen-Brügge auf 3,7 Prozent.

Hamburg mit in der Spitze dabei

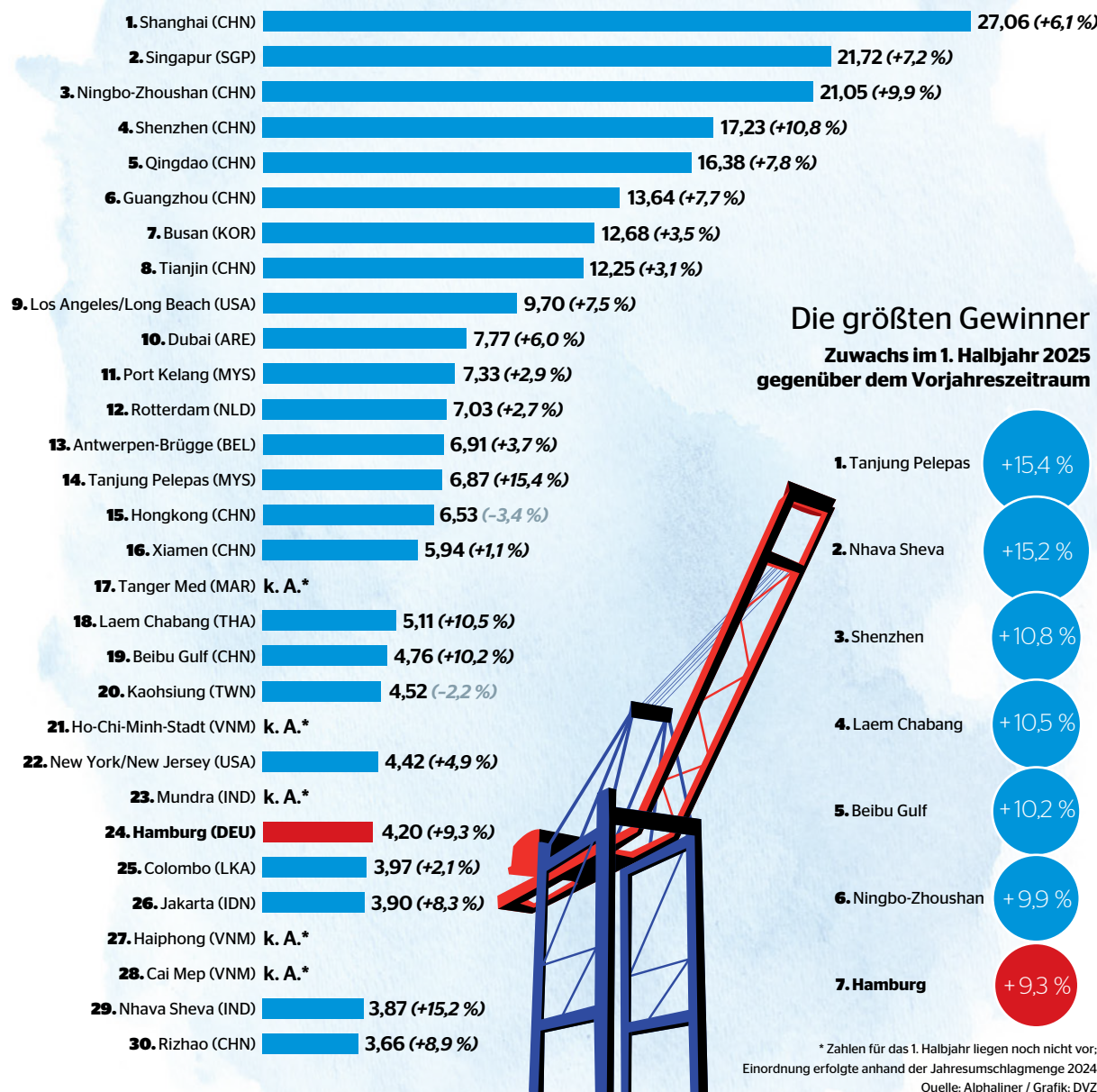
Nur sechs Häfen weltweit erzielten prozentual höhere Zuwächse als Hamburg, darunter Tanjung Pelepas in Malaysia (plus 15,4 Prozent), Nhava Sheva in Indien (plus 15,2 Prozent) und Shenzhen in China (plus 10,8 Prozent). Rückgänge verzeichneten lediglich Hongkong (minus 3,4 Prozent) und Kaohsiung in Taiwan (minus 2,2 Prozent). Im Ranking der weltweit 30 umschlagstärksten Häfen rutschte Hamburg trotz des aktuellen Zugewinns um einen Platz auf Rang 24 ab.

Der Zuwachs des deutschen Standorts war vor allem getrieben durch stärkere Verkehre mit dem Fernen Osten und Shortsea-Verkehren mit Ostsee-Anrainer-Staaten. Die Umschläge aus Asien legten um 10,7 Prozent zu - insbesondere aus Malaysia, Indien und China. Die Ostseeverkehre stiegen um 20,8 Prozent, mit beträchtlichen Zuwächsen aus Dänemark, Finnland und Polen.

Weltweit zeigen sich derweil strukturelle Verschiebungen im Containerverkehr: In den USA kehrten Reedereien in der ersten Jahreshälfte wieder verstärkt an die Westküste zurück. Der Hafenkomplex Los Angeles/Long Beach steigerte seinen Umschlag um 7,5 Prozent auf

Asiatische Containerhäfen festigen ihre Vormachtstellung

Top-30-Häfen im 1. Halbjahr 2025 nach Umschlag in Mio. TEU, in Klammern Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 2024



9,7 Millionen TEU. Das ist das beste Halbjahresergebnis seit 2022. Der Hafen von New York/New Jersey legte um 4,9 Prozent zu.

In Asien entwickelten sich vor allem strategisch eingebundene Häfen stark. Tanjung Pelepas wurde

von der neuen Gemini-Allianz als Drehscheibe auf der Fernost-Europa-Route ausgewählt und wuchs um 15,4 Prozent - rund 60 Prozent des Umschlags gehen mittlerweile auf Gemini-Verkehre zurück. In Indien legte Nhava Sheva dank neuer

Terminalkapazitäten um 15,2 Prozent zu. Der konkurrierende Hafen Mundra meldete für das laufende indische Geschäftsjahr ein Plus von 20 Prozent - und wickelt inzwischen über 45 Prozent des gesamten Containerverkehrs des Landes ab.

Wartezeiten an der Rampe verkürzen sich

Umfrage von SCI zeigt positiven Trend

BE- UND ENTLADUNG Die Abfertigungszeiten an den Rampen von Industrie und Handel haben sich im Vergleich zum Vorjahr erneut verkürzt. Bei einer aktuellen Umfrage von SCI Verkehr, Köln, gaben 52 Prozent der Logistikunternehmen Wartezeiten von höchstens 30 Minuten an. Im Vorjahr lag dieser Wert noch bei 46 Prozent. Wartezeiten von mehr als einer Stunde gaben 30 Prozent der Dienstleister an. Vor zwei Jahren waren es noch 80 Prozent. An der Befragung im Sommer haben 92 Betriebe teilgenommen.

Die Transport- und Logistikunternehmen sehen weiterhin Personalengpässe als Hauptursache für Verzögerungen. Knappes Be- und Entladepersonal ist den Marktanalysten von SCI zufolge der häufigste Grund für Wartezeiten - gut drei Viertel der Unternehmen geben dies an. Im Jahr zuvor waren noch zu starre Zeitfenster und fehlende Flexibilität die meistgenannten Ursachen für Frust an den Rampen.

Laut der Umfrage verstärken krankheitsbedingte Ausfälle sowohl beim Fahrpersonal als auch in den Logistikzentren das Problem. „Ein straff getakteter und begrenzter Personaleinsatz lässt kaum Spielraum für flexible Abläufe“, so die Experten von SCI. Verstärkt werde dies dadurch, dass zahlreiche Handels- und Industrieunternehmen angesichts der schwachen Konjunktur ihre Arbeitszeiten reduziert haben. Infolgedessen sind die Zeitfenster enger gefasst; 44 Prozent sehen dies als Hauptursache für Wartezeiten.

Zudem nehmen offenbar bauliche Defizite an den Verladetoren zu, wie 16 Prozent der Unternehmen berichten. Bei der vorherigen Befragung spielte dieser Faktor noch keine Rolle. Eine insgesamt zurückhaltende Investitionsbereitschaft der Branche und ihrer Kunden könnte eine Erklärung für diese Entwicklung sein, teilt SCI mit. (rok)

BERICHT SEITE 1
MEINUNG SEITE 2

ANZEIGE

LAGER- UND TRANSPORTLÖSUNGEN
für Stahlprodukte / Stahlcoils und Spaltbänder

Bei Interesse nehmen Sie gerne Kontakt mit Alfons Hartmann auf:
+49 (0)7222 9556-33

Hartmann Spedition & Logistik AG
Draisstraße 25c | D-76461 Muggensturm | sekretariat@hartmannag.de

Hartmann
SPEDITION & LOGISTIK AG

Nachhaltige
Logistikkonzepte
mit unserer
„**GREEN LOGISTIK**“

eigener
Gleisanschluss

HVO 100
Spezialauflieger
32 t mit HVO
Treibstoff

erweiterbare
Fläche mittels
neuem Lager-
system

Logistik vom
Hersteller bis
zum Kunden

www.hartmannag.de

LIT-Gruppe übernimmt Kombi Fracht

SPEDITION Mit Wirkung zum 1. Juli 2025 übernimmt die Braker LIT-Gruppe die Spedition Kombi Fracht aus Groß Ippener bei Bremen. Der Logistikdienstleister mit eigenem Fuhrpark ist laut Unternehmensangaben schwerpunktmäßig in der Metall- und Stahllogistik aktiv und dabei auf zeitgesteuerte Verkehre spezialisiert.

Auch nach der Integration in die LIT-Gruppe bleibt das Unternehmen unter dem Namen Kombi Fracht und der Leitung des bisherigen Gesellschafters Michael Henschel am Markt, heißt es in einer Unternehmensmitteilung. Die Übernahme umfasst die gesamte 105-köpfige Belegschaft, darunter 90 Lkw-Fahrer. In Zusammenhang mit der Transaktion habe LIT bereits die Fahrzeugflotte der Spedition mit 28 DAF-Lkw erneuert. Durch den Erwerb von Kombi Fracht baue die Braker Logistikgruppe ihr Transportsegment weiter aus und schließe eine wichtige Lücke. „Besonders der langjährige und stabile Kundenstamm von Kombi Fracht ist für uns ein großer Gewinn, da er unser bestehendes Netzwerk sinnvoll ergänzt“, so LIT-Vorstandsmitglied Ingo Schreiber.

Die Unternehmensgruppe hat seit Jahresbeginn bereits den Dienstleister Dataform Dialogservices, die Grüßing Spedition sowie Sparten des Getränkelogistikers Van Eupen und des Bremer Baukonzerns Zech übernommen; darüber hinaus gründete sie den Expresslogistiker LIT Speed. (loe)

Elvis-Verbund warnt vor Unterdeckung

Transportunternehmen müssen unter der Kostengrenze fahren

Von Tobias Loew

Der Speditionsverbund Elvis sieht die wirtschaftliche Lage im deutschen Straßen-güterverkehr weiter kritisch. In einer Umfrage unter 51 Mitgliedsunternehmen gaben nur knapp 6 Prozent an, dass sich ihre Geschäftslage im August verbessert habe. Rund die Hälfte meldete eine gleichbleibende Entwicklung, während 41 Prozent eine Verschlechterung registrierten. Auch die Erwartungen für September bleiben verhalten: Zwei Drittel rechnen mit Stabilität, knapp 20 Prozent mit einer Verschlechterung, nur acht Unternehmen gehen von einer besseren Entwicklung aus.

Die Befragung zeigt zudem eine deutliche Belastung bei den Erlösen pro Kilometer. Im Nahverkehr veranschlagten die Unternehmen demnach im Schnitt Gesamtkosten von 2,39 Euro je Kilometer, am Markt seien derzeit jedoch nur 2,26 Euro durchsetzbar; somit entstehe eine Unterdeckung von 13 Cent pro Kilometer. Fast dieselbe Lücke gebe es auch im Fernverkehr mit 14 Cent bei Kosten von 1,94 Euro pro Kilometer gegenüber Erlösen von nur 1,80 Euro. Eine grundsätzliche Unterdeckung bestehe bereits seit

Ende 2024, zuletzt habe sie sich allerdings noch vergrößert.

Zugleich berichten die Befragten auch von sinkenden Transportvolumina, vor allem in Bauwirtschaft und Handel, wo jeweils fast die Hälfte der Teilnehmer Rückgänge erwartet. In der Automobilindustrie rechnen 39 Prozent mit schrumpfenden Mengen. Der von dem Verbund selbst ermittelte Elvis-Teilladungsindex gab im Juli ge-

14

Cent beträgt die Deckungslücke aktuell im Fernverkehr.

Quelle: Elvis Marktreport

gegenüber Juni um 4,6 Punkte nach; im Vergleich mit dem Vorjahreswert stieg er aber um 8,3 Punkte.

Kosten steigen weiter

Auf der Kostenseite hat das Statistische Bundesamt relevante Anstiege für die Branche verzeichnet. So legten die Erzeugerpreise im Straßen-güterverkehr im Quartalsvergleich um 0,9 Prozent zu, die Anschaffung von Sattelzugmaschinen verteuerte sich zum Vorjahr um 6,2 Prozent.

Auch die Personalkosten erhöhten sich im Jahresverlauf um fast 4 Prozent. Bei den Kraftstoffpreisen verzeichnete der Elvis-interne Monitoringdienst zwar eine moderate Entwicklung, im August machte LNG jedoch einen Preissprung um 22 Prozent.

„Eine Trendwende für die deutsche Wirtschaft bleibt weiterhin aus, auch wenn die Talfahrt gestoppt scheint“, sieht Elvis-Vorstand Nikolja Grabowski deshalb die Branche in einer gefährlichen Gemengelage. Die Kombination aus strukturellen und hausgemachten Problemen wie bürokratischen Hürden und hohen Abgaben verschärfe den Druck. Die zuletzt stark gestiegenen Insolvenzzahlen seien nur die Spitze des Eisbergs und ein deutliches Alarmsignal.

„Die aktuelle weltpolitische Lage sorgt für zusätzliche Unsicherheit und verhindert jede Aufbruchstimmung“, betont Grabowski. Elvis empfehle den Unternehmen deshalb, ihre Kosten- und Preisstrukturen konsequent zu überprüfen und gezielt in IT und Technik zu investieren, um ihre Rentabilität zu steigern. Denn die unklaren Entwicklungen und globalen Risiken erschwerten die Planung der Unternehmen.

Fiege geht die Berater

SERVICES Der Logistikdienstleister Fiege hat einen neuen Servicebereich für Transportberatung gegründet. Mit einem spezialisierten Consultingteam stellt das Unternehmen seine Expertise im Bereich Transport- und Letzte-Meile-Netzwerke künftig auch Dritten zur Verfügung. Das neue Angebot richtet sich an Unternehmen aus Industrie und Handel sowie an das Zeitungs- und Verlagswesen. Das Beratungskonzept umfasst alle Prozesse von der Analyse der Ist-Situation über das Konzeptionieren und Simulieren von Zukunftsszenarien bis hin zur technischen Implementierung. (ben)

ID Logistics steigert Gewinn

KONTRAKTLOGISTIK Der französische Dienstleister ID Logistics hat den operativen Gewinn im ersten Halbjahr um 12,9 Prozent auf 65,8 Millionen Euro gesteigert. Die operative Marge betrug 3,7 Prozent (Vorjahreshälfte: 3,8 Prozent). Der Nettogewinn legte um 23,2 Prozent auf 23,3 Millionen Euro zu. Das Unternehmen erzielte im ersten Halbjahr einen Umsatzanstieg von 16 Prozent auf rund 1,762 Milliarden Euro. Bereinigt um insgesamt ungünstige Währungseffekte betrug das Wachstum auf vergleichbarer Basis 17,1 Prozent, heißt es in einer Mitteilung. (cs)

Geschäftsverbindungen

SALES@HEROGROUP.EU
+49 5254 9979 369

HERO GROUP
LOGISTICS EXPERTS

DEUTSCHLANDWEIT UND INTERNATIONAL

DISTRIBUTIONSLOGISTIK
+
BESCHAFFUNGSLOGISTIK

LAGERFLÄCHEN
+
VALUE ADDED SERVICES

CROSS DOCK VERKEHRE
LTL + FTL
EIGENFUHRPARK MIT MEGA-TRAILER

FLEXIBLE & INDIVIDUELLE LAGERLÖSUNGEN
BLOCK-, REGAL- UND AUßENLAGERUNG
SICHERE & MODERNE LAGERUNG
HANDLING, QM UND PICK & PACK

DEUTSCHLAND UNGARN RUMÄNIEN POLEN

www.dvz.de

GRÜRMANN

Strategische Verkäufe und Übernahmen
im Transport und Logistikgewerbe

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

U2 CONSULTING

Spezialist für M&A im Bereich
Spedition / Transport / Logistik

Firmenverkäufe, Nachfolgeregelungen, Firmenübernahmen

gerne unverbindliche und 100% vertrauliche behandelte Terminabsprachen
– selbstverständlich auch nach Feierabend oder am Wochenende – unter:

U2-Consulting Udo Gemein
udo.gemein@u2-consulting.de | +49 2642 402602 | +49 178 5837741 | www.u2-consulting.de

Immobilien

Logistik-/Lagerfläche inkl. Verwaltung zur Vermietung in 73614 Schorndorf-Weiler

Ab Mitte 2028 ca. 4.000 - 6.000 m²/Höhe 12 m in gut angebundener Lage östlich von Stuttgart. Geeignet für Logistik oder ähnliche Nutzung.

Kontakt: ah@wesa-armaturen.de

BLUT TRANSPORTIERT
Eine Logistikinitiative

GEMEINSAM LEBEN RETTEN
EINE BRANCHE IN BEWEGUNG

www.blut-transportiert.de

DIGITAL
IST EINFACH SCHNELLER

JETZT FREISCHALTEN

www.dvz.de/digital

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

ANZEIGE

MILITARY SCHENGEN

Militärische Logistik & Transport:
die Rolle für die zivile Industrie

JETZT ANMELDEN

30.09.2025, Hamburg



Perspektiven entfalten

Sie sprechen Deutsch, haben anerkannte Abschlüsse und internationale Erfahrung. Trotzdem bleiben die Absolventen deutscher Auslandsschulen im hiesigen Arbeitsmarkt unsichtbar. Ein Start-up will das ändern.

Von Amelie Bauer

Jahr für Jahr steigt in Deutschland die Zahl junger Menschen ohne Berufsabschluss. Gleichzeitig fehlen in Branchen wie der Logistik qualifizierte Nachwuchskräfte. Eine Befragung der Bertelsmann Stiftung aus dem vergangenen Jahr zeigt: Über die Hälfte der 14- bis 25-Jährigen (56 Prozent) hat Schwierigkeiten, sich im vielfältigen Informationsangebot zur Berufswahl zurechtzufinden – besonders diejenigen mit hoher Schulbildung.

Die schulische Berufsorientierung nimmt mit dem Schulabschluss in der Regel ein abruptes Ende, wissen Kirsten Herr und René Evering, die bis August dieses Jahres selbst als Lehrkräfte an einer deutschen Schule tätig waren. Das Problem: Zu diesem Zeitpunkt haben viele Schulabgänger noch keine Vorstellung davon, welcher berufliche Weg der richtige für sie ist.

„Man berät die Schüler zwar ganz viel zum Thema Studium, aber vor allem am Gymnasium zu wenig in Richtung Berufsausbildung oder duales Studium“, erinnert sich Herr. Ein Problem, das sich auch an deutschen Auslandsschulen zeigt.

Unterschätzter Talentpool

Laut dem Auswärtigen Amt gibt es weltweit 136 von der Bundesrepublik anerkannte Deutsche Auslandsschulen (DAS), an denen sowohl deutsche als auch landeseigene Abschlüsse angeboten werden. Was vielen Deutschen nicht bewusst ist: An diesen Schulen in Europa, Lateinamerika, Asien oder Afrika wachsen jedes Jahr Hunderte Absolventinnen und Absolventen heran, die mehrsprachig aufgestellt sind, das klassische deutsche Schulsystem durchlaufen haben und die Kultur von klein auf kennen.

„Deutschland hat international einen sehr guten Bildungsruf“, betont Herr. „Man denkt immer, dass vor allem deutsche Kinder die deutschen Auslandsschulen besuchen, doch tatsächlich sind es meistens Einheimische, die das Potenzial für eine internationale Karriere sehen.“

Damit verfügt Deutschland über einen globalen Nachwuchspool, der bisher kaum systematisch erschlossen wird. Der Weg der Absolventinnen und Absolventen führt jedoch fast immer an eine Universität. Das duale oder klassische Ausbildungssystem ist vielen von ihnen unbekannt.

Eine Beobachtung, die Herr und Evering vor etwa einem Jahr zur Gründung von Mariposa Edu motivierte. Mit ihrem Start-up wollen die beiden ehemaligen Lehrkräfte die Lücke zwischen inter-

nationalen Talenten an deutschen Auslandsschulen und hiesigen Unternehmen schließen – angefangen mit der Logistikbranche.

Mehr als Personalvermittlung

Kennengelernt haben sich Herr und Evering erst vor zwei Jahren an der Gemeinschaftsschule Moorrege in Schleswig-Holstein. Zuvor war Evering bereits an einer deutschen Schule im kolumbianischen Medellín als Lehrer tätig, Herr war für die Studien- und Berufsberatung an einem Hamburger Gymnasium zuständig.

Eine simple Frage legte den Grundbaustein für das gemeinsame Start-up: Warum endet unser Job und unsere Unterstützung mit dem Schulabschluss, wenn doch die entscheidende berufliche Weichenstellung danach beginnt? Innerhalb weniger Monate entwickelten die beiden neben ihrer Vollzeittätigkeit als Lehrer einen Businessplan. Ursprünglich war nur eine eigene Netzwerkveranstaltung mit moderner Ausrichtung geplant, inzwischen arbeitet Mariposa mit Schulen in zahlreichen Ländern zusammen – von Peru, Chile und Kolumbien über Costa Rica, Salvador, Kroatien, Rumänien, Albanien und Ägypten.

Parallel dazu baut das Start-up sein Unternehmensnetzwerk aus. Zunächst liegt der Fokus dabei auf der Region Hamburg, doch auch aus dem Rhein-Main-Gebiet gibt es bereits erste Interessenten. Die Schulferien nutzten die ehemaligen Lehrkräfte bisher, um in den deutschen Auslandsschulen Seminare zur Berufsvorbereitung auf dem deutschen Arbeitsmarkt zu geben, Aufklärungsarbeit zu leisten und ihren Schüler-Pool für künftige Vermittlungen zu erweitern.

Im Unterschied zu typischen Personalagenturen beginnt die Arbeit von Mariposa Edu schon weit vor der eigentlichen Vermittlung zwischen Absolventen und Unternehmen: Bereits ab der 9. Klasse arbeiten die Gründer mit den Jugendlichen in mehrtägigen Workshops zu Themen wie Persönlichkeitsentwicklung, Berufsfelderkundung und Potenzialanalysen zusammen – abseits von Schulnoten. Der Name Mariposa (spanisch für „Schmetterling“) steht für die Idee, junge Menschen bei ihrer Entfaltung zu begleiten.

„Uns ist wichtig, dass die Schüler selbst erkennen, was sie glücklich macht – und nicht nur das, was ihre Eltern oder Lehrer für sinnvoll halten“, erklärt Evering. Ein zentraler Baustein ihrer Arbeit ist der direkte Draht zur Generation Z:

„Wir wollen den Schülern weltweit eine Stimme geben und sie auch nach der Vermittlung, etwa im Visumsprozess oder bei der Eingewöhnung in Deutschland, unterstützen.“ Um das zu ermöglichen, werden die beiden Gründer von zwei interkulturellen Coaches unterstützt. Das Workshop-Material haben sie weitgehend selbst erarbeitet.

Chancen für Logistiker

Der direkte Kontakt in die Logistikbranche entstand durch ein Gespräch mit der Logistikinitiative Hamburg auf einer Jobmesse. Inzwischen sind die Gründer selbst Teil der Initiative und freuen sich über das wachsende Potenzial ihrer Arbeit für die Logistikbranche.

Ein Beispiel dafür ist eine kleine deutsche Schule in Manila, der Hauptstadt der Philippinen. Sie bietet Ökonomie und Logistik als Schwerpunkte in der Oberstufe an. „Das ist natürlich ein Jackpot für deutsche Logistikunternehmen“, sagt Herr. „Hinzu kommt, dass viele große Logistiker wie zum Beispiel DB Schenker dort einen Standort haben und bei den Schülern dementsprechend bekannt sind.“ Den Unternehmen bietet sich somit auch die Möglichkeit, junge Talente in Deutschland auszubilden und sie anschließend gezielt in den Heimatmärkten einzusetzen.

Digitale Erleichterung geplant

Trotz aller Erfolge bleibt die Bürokratie ein Hindernis. Ausbildungsvisa erfordern unterschriebene Arbeitsverträge, deutsche Botschaften arbeiten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. „Das kostet Zeit – und Zeit haben Unternehmen meist nicht“, weiß Evering. Mariposa unterstützt deshalb auch bei diesen Prozessen und nutzt Kontakte zu Schulen und Botschaften, um Verfahren zu beschleunigen.

Aktuell finanziert sich das Start-up vor allem über Honorare von Schulen für Workshops und Seminare sowie über Vermittlungs- oder Coachinggebühren von Unternehmen und Eltern. Für die Entwicklung einer digitalen Plattform setzt das Gründer-Duo auf Fördergelder der EU und deutscher Ministerien und perspektivisch auch auf Investoren. Mit Hilfe von digitalen Schülerprofilen, die Informationen zu Interessen und Stärken enthalten, Sprachtests und Gamification-Elementen sollen passende Matches zwischen Absolventen und Unternehmen in Zukunft schneller und unkomplizierter gefunden werden können.



Deutschland hat einen sehr guten Bildungsruf.

Kirsten Herr, Mitgründerin von Mariposa Edu

„Mariposa“ ist spanisch und heißt Schmetterling. Der Name steht symbolisch für die Idee, Schüler bei ihrer beruflichen Entfaltung zu begleiten.



Keine Scheu vor Investitionen

Das Unternehmergegespräch Roland Rüdinger meistert die Wirtschaftslage durch lokale Verwurzelung, batterieelektrische Lkw und engagierte Nachwuchsförderung

Roland Rüdinger ist seit 37 Jahren Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition. Sein Unternehmen ist mit aktuell 640 Beschäftigten und 50 Auszubildenden größter Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb in Krautheim an der Jagst. Seit November 2021 ist der 63-jährige Lokalpolitiker für die CDU auch Vorsitzender des DSLV-Fachausschusses Straßengüterverkehr.

Von Tobias Loew

Der September beginnt in der Rüdinger Spedition ereignisreich: Vormittags begrüßt Unternehmer Roland Rüdinger 25 neue Auszubildende und einen dualen Studenten, am Nachmittag eröffnet er seinen eigenen Ladepark. „Natürlich ist das ein Riesenerlebnis, wenn so viele junge Leute hier anfangen, aber dass der Verkehrsminister zur Eröffnung kommt, ist das absolute Highlight“, freut er sich über die große Aufmerksamkeit für seinen Betrieb.

In der ländlich geprägten Region muss die Spedition um Talente kämpfen. „Wir haben Rüdinger-Erlebnistage veranstaltet, junge Menschen drei Tage lang an die Logistik herangeführt und auch ein Ferienprogramm mit 40 Kindern gemacht“, berichtet der Firmenchef von dem besonderen Engagement. Der Erfolg gibt ihm recht: Sogar neun Auszubildende zum Berufskraftfahrer fangen an diesem Montag bei ihm an. Auch durch Lkw-Mitfahrten bei der Gewerbeschau Krautheimer Frühling haben sie den Beruf für sich entdeckt. „Junge Leute lassen sich durch Technik begeistern“, stellt er fest.

Mit einem Ladepark für Elektro-Lkw geht die Spedition jetzt den nächsten Schritt in Richtung Antriebswende. Infrastruktur für 600.000 Euro und der Netzanschluss mit neuem Trafo für weitere 250.000 Euro haben Bund und Land jeweils teilweise mit 20 Prozent Förderung unterstützt. „Wir haben eine Alpitronic mit 400 Kilowatt und eine Kempower-Anlage mit Satellit und sieben Overhead-Ladepunkten angeschafft“, verrät Rüdinger.

Besonders stolz ist er auf eine Eigenkonstruktion: „Durch eine 40-Meter-Traverse mit Stromversorgung von oben können wir die Fahrzeuge ohne Parkplatzverlust über Nacht laden.“ Die Anschaffung der Infrastruktur sei kapitalintensiv, aber notwendig. Letztlich entscheide der Fahrzeugeinsatz über die erforderliche Technik. „Wenn wir Zweischichtbetrieb fahren, brauchen wir Schnellladung, im Einschichtbetrieb genügt günstigeres



Auch ein Landesförderprogramm von Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne; links) hat Rüdingers Ladepark in Krautheim unterstützt.

Das Unternehmergegespräch

Mittelständische Transport- und Logistikunternehmen sind das Rückgrat der Wirtschaft. Doch welche Menschen stehen dahinter – und wie ticken sie? Mit dem Format „Das Unternehmergegespräch“ rückt die DVZ tatkräftige Persönlichkeiten mit ihren Visionen sowie An- und Einsichten in den Mittelpunkt.



Den Podcast mit Roland Rüdinger finden Sie unter: www.dvz.de/derpodcast

Übernachtladen“, betont der Speditionschef.

CO₂-freier Stückguttransport

Zehn Elektro-Lkw, überwiegend von Renault, fahren bereits bei Rüdinger, bis zum Jahresende sollen es 30 sein, die Hälfte der Nahverkehrsfahrzeuge.

„Wir können dann komplett CO₂-freies Stückgut anbieten“, sagt der Unternehmer stolz und fügt hinzu: „Das ist jetzt eine Marktstudie: Ob Kunden dafür mehr bezahlen, wird sich zeigen.“ Die größte Hürde beim Wechsel auf die neue Technologie sieht er in der Stromversorgung. Der Betrieb müsse genau so viel Strom ziehen, wie laut Anschlusswert zur Verfügung steht; darüber hinaus sei ein Stromspeicher erforderlich.

Der langjährige CDU-Lokalpolitiker lobt das Landesförderprogramm des grünen Verkehrsministers Winfried Hermann: „Wir sind darin mit 20 unserer Fahrzeuge aufgenommen – das darf man auch mal öffentlich würdigen.“ Wasserstoff-Lkw sieht er dagegen skeptisch. Die Technologie sei zu teuer und kaum verfügbar.

Erleichtert blickt Rüdinger dagegen auf die immer noch schwächelnde Konjunktur, weil diese sein Unternehmen bislang wenig getroffen habe. „Wir sind nicht automobilabhängig, der Maschinen- und Anlagenbau läuft noch gut“, bewertet er den lokalen Markt. Deshalb habe er stark in Personal investiert: „Mit den neuen Auszubildenden steuern wir auf 700 Beschäftigte zu.“

Stabiler Geschäftsbereich des Krautheimer Dienstleisters sei die

Kontraktlogistik, das größte Wachstum habe er im Stückgutgeschäft erzielt. „Dass wir in sieben Netzwerken tätig sind, schafft Resilienz“, unterstreicht er: „Wenn es in Hamburg brennt, schalten wir auf einen anderen Partner um.“ In der Sammelgutzustellung erreiche die Rüdinger Spedition einen Marktanteil von 25 Prozent in der Region.

„In den nächsten zwei Jahren wollen wir bauen, der Standort ist aber noch in Klärung“, erzählt Rüdinger von seinen Wachstumsplänen. Auch die Niederlassung in Attendorn sei kürzlich ins Stückgutgeschäft eingestiegen. Wichtige Zukunftsentscheidungen habe auch schon die nächste Familiengeneration mit geprägt: Sohn Max verfasste seine Bachelorarbeit über den wirtschaftlichen Einsatz von E-Lkw. Beide Söhne haben zudem eine Speditionsausbildung absolviert, studieren aber weiterhin. „Wir diskutieren oft intensiv“, verrät der stolze Vater. „Ich bin zuversichtlich, dass wir eine gute Nachfolge erreichen“, hofft er, in zwei Jahren kürzertreten und Aufgaben an seine Jungs abgeben zu können.

Aus der lokalen Verwurzelung zieht Rüdinger für das 1930 gegründete Familienunternehmen die Verpflichtung, an der Weiterentwicklung der Heimatgemeinde mitzuarbeiten. Die Spedition verbindet Tradition mit Innovation. „Unser Vermächtnis ist, sich mit neuen Dingen auseinanderzusetzen, um gute Logistiklösungen zu entwickeln“, betont er. Eine weitere Zukunftsidee hat er dafür schon: „Wir werden demnächst auch Lang-Lkw elektrifizieren, um Verkehre zu bündeln und die Umwelt zu entlasten.“

Köpfe

DHL Group stellt das Team neu auf

Seit dem 1. September 2025 leitet Anabela Pires (Bild oben) die Geschäfte von DHL Freight Deutschland. Sie berichtet an Markus Voss (Mitte), den neuen CEO von DHL Freight, der den Posten von Uwe Brinks übernommen hat. Voss kommt wie sein alter und neuer Chef Oscar de Bok von DHL Supply Chain, wo er Chief Development Officer war. De Bok ist Nachfolger von Tim Scharwath, der sich Mitte August überraschend zurückgezogen hatte. Neuer Kontraktlogistik-Chef wiederum ist jetzt Hendrik Venter, zuvor CEO von DHL Supply Chain in Kontinentaleuropa, dem Nahen Osten und Afrika.

Venter wird seit dem 1. September von Andries Retief (Bild unten), dem neuen Chief Development Officer, unterstützt. Retief bringt über 15 Jahre internationale Führungserfahrung mit. Der Manager soll innovative Lieferkettenlösungen entwickeln sowie die Zusammenarbeit mit strategischen Partnern intensivieren. Zugleich wurde Marco Brüggemann zum Chief Customer Officer für DHL Supply Chain Europe ernannt. Er ist seit 2002 bei DHL und ist international erfahren. Neuer Chief Customer Officer für DHL Supply Chain Middle East & Africa ist Bremer Pauw, der derzeit Geschäftsführer für DHL Supply Chain Africa ist. (ben)



Sebastian Hennig wechselt zu DP World

Seit dem 1. September 2025 ist Sebastian Hennig neuer VP Commercial CL Automotive Central Europe bei DP World. Der Logistikexperte verfügt über 19 Jahre Erfahrung in der Branche. Hennig wechselt von Ceva Logistics, wo er als Head of Sales Contract Logistics tätig war. Zuvor hatte der Manager in verschiedenen Positionen unter anderem bei Schenker und Rhenus Automotive inne. Bei DP World wird er in einer neu geschaffenen Rolle direkt an Sascha Tilli, Senior Vice President Commercial Central Europe, berichten. (ben)



Neuer Aufsichtsratschef für die HHLA nominiert

Marcus Vitt soll zum 1. Oktober Aufsichtsratsvorsitzender der HHLA werden. Er folgt auf Rüdiger Grube, der aus dem Gremium ausscheidet. Mit Vitt, derzeit Vorsitzender des Hamburger Börsenrats, ziehen Finanzsenator Andreas Dressel und Katharina Kriston, Leiterin des Zentralamts der Wirtschaftsbehörde, in das Gremium ein. Grube sowie die bisherigen Vertreter der Stadt Hamburg, Andreas Rieckhof und Sibylle Roggencamp, verlassen den Aufsichtsrat. Er umfasst zwölf Mitglieder, paritätisch besetzt mit Arbeitnehmer- und Anteilseignervertretern. Je drei Sitze entfallen auf die Stadt Hamburg und MSC. Den Vorsitz bestimmt die Stadt. (ol)



Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlen (rok)
Chef v. Dienst und Leiter Themenhefte: Claudius Semmann (cs)
Artldirector: Andreas Voltmer
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), Frederic Witt (fw),
Berlin: Susanne Landwehr (sl, Tel.: +49 30 20 07 61 63)
Brüssel: Frank Hütten (fh, Tel.: +32 2 647 04 25)

Verlag

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Tel.: +49 40 237 14-100
Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje
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 Berechnungs-

zeitraums 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 2025.
Bezugsgebühren: DVZ-Basis-Abonnement: Inland jährl. 688 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 828 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. 828 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5 EUR Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 968 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. Einzelheft: 9,15 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