Der Belgier Georges Gilkinet (Grüne) will als Vorsitzender des EU-Verkehrsministerrates dafür sorgen, dass vor der Europawahl noch einige EU-Gesetze beschlossen werden.

POLITIK SEITE 5, MENSCHEN SEITE 12



WWW.DVZ.DE

Zukunft von Leipzig/Halle auf dem Prüfstand



Ein DHL-Frachter steht auf dem Vorfeld des nach Ladung zweitgrößten Frachtflughafens Deutschlands. Der Standort ist in massiven finanziellen Schwierigkeiten.

Von Oliver Link

Beratungsgesellschaft KPMG übergibt nach Informationen der DVZ am Mittwoch, 10. Januar, ein sogenanntes IDW-S6-Sanierungsgutachten die Vorstände und Aufsichtsräte der Mitteldeutschen Flughafen AG (MFAG). In dem mehrere Hundert Seiten umfassenden Gutachten geht es um die Frage, ob die Betreibergesellschaft der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden trotz ihrer seit längerem wirtschaftlich schwierigen Lage nachhaltig und erfolgreich saniert und weitergeführt werden kann.

Im Zuge der Übermittlung des KPMG-Prüfergebnisses haben der Vorstandsvorsitzende der MFAG, Götz Ahmelmann, und der MFAG-

Finanzvorstand, Ingo Ludwig, die Führungskräfte des Unternehmens zu einer Unterredung eingeladen; laut dem der DVZ vorliegenden Anschreiben an die Führungskräfte wird das auf 30 Minuten terminierte Treffen am 11. Januar um 10 Uhr beginnen.

Unterrichtung der Mitarbeiter

Ab 12 Uhr wird der Vorstand dann im Rahmen einer großen Mitarbeiterversammlung rund 90 Minuten zu den Beschäftigten sprechen. Den Angestellten sollen "aus erster Hand die Ergebnisse des Sanierungswerden, heißt es in dem Einladungsschreiben. Zudem wolle der Vorstand "über die geplanten Transformationsmaßnahmen berichten". Aufsichtsrat eine sogenannte posi-

DVZ nicht zu den Vorgängen Stellung nehmen.

Das Sanierungsgutachten von KPMG war dem Vernehmen nach Mitte September des vergangenen Jahres von der Commerzbank als Bedingung für die Freigabe von Kreditmitteln gefordert worden. Ursprünglich sollte es nach Informationen von mit den Vorgängen betrauten Personen bereits zu Ende November fertiggestellt sein. Laut Umfeld der MFAG waren im Auftrag des Unternehmens zudem seit dem Herbst 2023 Mitarbeiter der Unternehmensberatung Alix Partners dagutachtens (KPMG)" vorgestellt mit beschaftigt, ein eigenes Gutachten zu erstellen.

Laut Marktteilnehmern mit Einblick in die Vorgänge erwartet der Die MFAG wollte auf Anfrage der tive Fortführungsprognose. Diese,

so ist zu hören, dürfte allerdings an bestimmte in dem S6-Gutachten beschriebene Bedingungen geknüpft sein. Es sei zu erwarten, heißt es im Markt, dass ein künftig erfolgreicher Weiterbetrieb der MFAG unter der Voraussetzung möglich sei, dass die Gesellschafter (der Freistaat Sachsen mit einem Anteil von 77,3 Prozent sowie das Land Sachsen-Anhalt mit 18,5 Prozent) frisches Kapital zuschießen.

Die MFAG erwirtschaftete nach den jüngsten Zahlen für 2022 ein Konzernergebnis von minus 36,5 Millionen Euro bei einem Umsatz von 171,1 Millionen Euro. Der Frachtflughafen Leipzig/Halle ist mit einem Aufkommen von rund 1,5 Millionen Tonnen (2022) nach Frankfurt am Main der zweitgrößte Frachtflughafen Deutschlands.

Airbus Beluga erhält AOC

LUFTFRACHT Die Luftfrachtgesellschaft Airbus Beluga Transport (AiBT) hat ein Luftverkehrbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC) erhalten und darf nun offiziell Frachtflüge durchführen. AiBT verfügt über eine Flotte von drei für den Transport von übergroßen Frachten ausgelegten Frachtflugzeugen des Typs A300-600 Super Transporter (ST); im laufenden Jahr soll ein weiterer Frachter dieses Typs eingeflottet werden.

Airbus hat den Stückgutcarrier im September 2023 gegründet, nachdem die ST-Frachter, die zuvor für den konzerninternen Transport von Flugzeugteilen verwendet worden waren, durch noch größere Beluga-XL-Frachter ersetzt worden waren. (ol)

Proteste im ganzen Land

200 BGL-Mitglieder in Berlin zur Großdemo angemeldet

BUNDESHAUSHALT Landwirte haben am Montag das Gewerbegebiet Großbeeren im Süden Berlins blockiert und zogen damit den Ärger des Einzelhandels auf sich. Auch in Mecklenburg-Vorpommern versperrten sie fast alle Autobahnauffahrten, um gegen die Sparpläne der Ampelregierung zu protestieren. Schon vor dem Start der Proteste hat die Ampel die Streichung der Subventionen wieder zurückgenommen und will sie nun gestaffelt einführen.

Trotzdem finden im Laufe der Woche in ganz Deutschland weitere Aktionen statt, an denen sich auch Transportunternehmen beteiligen. Etwa 200 Mitglieder des Bundesverbandes Güterkraftverkehr

Logistik und Entsorgung (BGL) haben sich zur Großdemonstration am Montag in Berlin angemeldet, wie der Verband der DVZ sagte.

Kernforderungen der Unternehmen sind unter anderem die Vermeidung der Doppelbelastung durch den CO₂-Preis und die CO₂-Maut. Außerdem verlangen sie den Ausbau und die Verdopplung von Fördermitteln, zum Beispiel für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge.

Fördermittel gestrichen

Diese hat die Ampelregierung jedoch kurz vor Weihnachten gestrichen. Bewilligte Anträge werden noch bedient. In der Branche besteht wenig Hoffnung, dass es eine Förderung in diesem Jahr geben wird. Die Finanzierung von Tankund Ladeinfrastruktur wurde hingegen nur leicht zusammengestrichen. Statt 2,21 Milliarden Euro sollen nun noch 1,92 Milliarden Euro zur Verfügung stehen.

In der kommenden Woche wird sich der Haushaltsausschuss in einer zweiten Bereinigungssitzung mit dem Bundeshaushalt 2024 beschäftigen. Dem Vernehmen nach wird auch der Verkehrsetat noch einmal behandelt. Die Haushaltspolitiker hoffen, dass das vollständige Zahlenwerk Ende Januar verabschiedet werden kann. Bis dahin gilt eine vorläufige Haushaltsplanung. (sl)

MEINUNG SEITE 2

KV4.0 will Daten in **Echtzeit bereitstellen**

SCHIENE Ein Manko im Kombinierten Verkehr ist die fehlende Transparenz: Wer als Spediteur seine Sendung aufgibt, weiß häufig nicht, wo sie sich in der Transportkette befindet. Eine Datendrehscheibe will Abhilfe schaffen.

Laues Lüftchen über dem **Fachkräftemarkt**

TRENDCHECK Die Zahl der Beschäftigten in Verkehr und Lagerei ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Doch gerade auf der untersten Hierarchieebene fehlt es an Personal. Auch nach Auszubildenden suchen viele Betriebe vergeblich. **SEITE 4**

Neue Themen für Rechenschaftsberichte

NACHHALTIGKEIT Durch die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) müssen Unternehmen Sozial- und Umweltdaten sammeln. Für die meisten Mittelständler beginnt die erste Berichtsperiode im kommenden Jahr. **SEITEN 2, 6/7**

Luftfracht profitiert nicht von Krise im Roten Meer

SCHIFFFAHRT Die Spotraten der Containerschifffahrt steigen im Zuge von Kapazitätsverknappungen sprunghaft an. Die Transportpreise der Luftfracht hingegen gehen saisontypisch in den Keller; das globale Ladungsaufkommen schrumpft deutlich um gut ein Viertel. SEITE 9

Logistikflächen bleiben ein knappes Gut

IMMOBILIEN Die allgemeine Konjunktur- und Konsumschwäche tut der hohen Nachfrage nach Logistikflächen keinen Abbruch. Mit absehbar sinkenden Zinsen durften auch Investoren wieder aktiver werden, glauben Branchenexperten. SEITE 11

NX Group will weiter zukaufen

SPEDITION Die unter dem Namen NX Group auftretende japanische Nippon Express Holding treibt ihr Wachstum und ihre Internationalisierung voran. Um das Ziel zu erreichen, bis 2037 unter die weltweiten Top 5 der Logistikunternehmen aufzurücken, sind "einige weitere Akquisitionen notwendig", sagte NX-CEO Mitsuru Saito angesichts der am 4. Januar abgeschlossenen Übernahme der österreichischen Cargo-Partner-Gruppe. Er sprach dabei davon, dass derzeit fünf bis zehn mögliche Projekte geprüft würden. Raum für Expansion sieht NX sowohl in Europa als auch in Afrika und Indien.

Mit der offiziellen Übernahme von Cargo-Partner starten nun auch die Gespräche über die Integration und die künftige Zusammenarbeit, was bisher aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht möglich war. (la)

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 10

Letzte Chance, die Überlastung der Branche zu vermeiden



Von Sebastian Reimann

renn die Bauernproteste eines gezeigt haben, dann dass es im so zähen Haushaltsprozess noch Spielräume gibt, die Überlastung einzelner Wirtschaftszweige zu vermeiden. Diese droht auch zahlreichen Transport- und Logistikunternehmen durch die gleich doppelte CO₂-Bepreisung via Maut und Diesel. Insofern gehen die Frachtführer zu Recht auf die Straße. Dies gilt umso mehr, da die seit Monaten durch Branchenvertreter vorgetragenen Argumente von der Bundesregierung bisher nicht genug gewürdigt wurden.

Es ist zu hoffen, dass die Haushälter die Signale hören und der Bundesverkehrsminister sich noch einmal aktiv in die Debatte einbringt - so wie es sein Kabinettskollege Cem Özdemir im Sinne der Landwirte getan hat.

Dass die CO₂-Doppelbelastung dabei noch abgewendet werden kann, ist unwahrscheinlich. Zu groß wäre das Loch, welches dadurch ins Budget gerissen würde. Aber auch Zugeständnisse bei den Fördermitteln zum Umstieg auf klimafreundliche Lkw sowie mehr Unterstützung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur wären ein Erfolg - und im Übrigen ganz im Sinne des Koalitionsvertrags der Ampel.

BERICHT SEITE 1



Ihre Meinung zum Kommentar

Nachhaltigkeit

Die CSRD verpflichtet zu werteorientierter Führung



Von Tobias Loew

an sieht nur mit dem Herzen gut", sagt der kleine Prinz im weltberühmten gleichnamigen Werk des französischen Schriftstellers Antoine de Saint-Exupéry. Wenn dieser Satz auch auf mittelständische Logistikdienstleister zutrifft, müssten sie die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) lieben.

Wie noch kein anderes Gesetz zuvor bringt die CSRD die Mittelständler auf Augenhöhe mit internationalen Großkonzernen. Aus wertorientiertem Wirtschaften will sie werteorientierte Führung machen und damit die Ausrichtung von Unternehmen

weg vom Shareholder Value hin zum Stakeholder Value lenken.

Künftig wird nicht nur transparent, was ein Unternehmen verdient, sondern auch mit welchem Vorgehen das gelungen ist. Damit macht die CSRD ersichtlich, wer seinen Geschäftspartnern finanziell auch noch das letzte Hemd auszieht. Ein wichtiges Indiz, wenn es um angemessene Löhne für Lkw-Fahrer geht.

Die neuen Rechenschaftsberichte werden so auch zeigen, welche Auftraggeber die Arbeitsbedingungen verschärfen. Vom Druck der Verbraucher dürfte es dann abhängen, ob sich soziale Verantwortung durchsetzt, Preise und Löhne steigen werden. Diese Aussichten müssten das Herz jedes Mittelständlers erfreuen. IM FOKUS SEITEN 6/7

Ihre Meinung zum Kommentar loew@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:



Das müssen Logistiker 2024 beachten Gasbetriebene Fahrzeuge werden mautpflichtig und das Lieferkettenge-

setz betrifft mehr Unternehmen. 2024 treten viele Neuregelungen in Kraft.



Ein Jahr der Ungewissheit für die Logistik

Geopolitische Spannungen werden auch 2024 die Wirtschaftsentwicklung beeinflussen. Michael Müller sagt, worauf es jetzt ankommt.



IMO: 18 Reedereien meiden Rotes Meer

Um Mannschaften und Schiffe zu schützen, ändern immer mehr Reedereien die Fahrtroute und wählen den Weg um das Kap der Guten Hoffnung. www.facebook.com/DVZLogistik



Konjunkturentwicklung

Die Gefahr der enttäuschten Hoffnung

Das vergangene Jahr war wirtschaftlich und politisch turbulent, und auch 2024 wird schwierig werden. Selten war der Blick in die Zukunft so von **Unsicherheit** und Sorge geprägt wie heute.



Von Robert Kümmerlen

uf der weltpolitischen Bühne geht es in diesem Jahr um große Fragen: Wie geht der Krieg in der Ukraine weiter, wie entwickelt sich der Konflikt im Nahen Osten, was bedeutet es für Europa, wenn Donald Trump in den USA erneut Präsident wird, und wie stellt sich der Westen gegenüber dem Handelspartner und Systemrivalen China auf? Wie auch immer die Antworten ausfallen, sie werden Einfluss auf die Entwicklung der Transport- und Logistikwirtschaft haben.

Zahlreiche Krisenherde trüben seit geraumer Zeit die gesellschaftliche und konjunkturelle Stimmung ein. Daran ändert die zweckoptimistische Annahme nichts, dass es irgendwann im Laufe des Jahres wieder aufwärts gehen könnte. Solche Hoffnungen wurden bereits im vergangenen Jahr immer wieder enttäuscht. Besser stehen Unternehmen da, wenn sie sich möglichst unabhängig von konjunkturellen Einschlägen machen - was zugegebenermaßen leichter gesagt ist als getan.

Dennoch gibt es einige Stellschrauben. So gilt es mehr denn je, einseitige Abhängigkeiten zu vermeiden, sei es von Kunden, Lieferanten oder Dienstleistern. Gleichzeitig sollten Kooperationen

neu bewertet oder gegebenenfalls in Betracht gezogen werden. Partnerschaften, die in der Vergangenheit ausgeschlossen wurden, können sich heute als sinnvoll erweisen, wenn es darum geht, zumindest eine Teilimmunität gegen Schocks zu entwickeln.

Wie schnell sich die Vorzeichen für die globalen Transportwege ändern können, zeigen derzeit die Ereignisse im Roten Meer. Die Schifffahrt ist durch die Angriffe

Es gilt mehr denn je, einseitige Abhängigkeiten zu vermeiden - sei es von Kunden, Lieferanten oder Dienstleistern.

der Huthi-Rebellen stark gestört. Der Sicherheitsexperte Wolfgang Ischinger, bis 2022 Leiter der Münchner Sicherheitskonferenz, befürchtet weitere Beeinträchtigungen durch islamistischen Terror, etwa im Mittelmeer und in der Straße von Hormus.

Das Instabilitätsrisiko für die weltweiten Lieferketten ist auf absehbare Zeit unkalkulierbar. Der Wahlausgang in den USA Ende des Jahres oder eine weitere Eskalation des Nahostkonflikts könnte zu neuen geopolitischen Verwerfungen führen - mit unmittelbaren Auswirkungen auf den Welthandel. Gleiches gilt für viele Länder, in

denen in diesem Jahr durch Wahlen die politischen Weichen gestellt werden - nicht nur in Russland, wo der Ausgang ohnehin klar ist. Besorgniserregend ist auch, dass in einigen Ländern die Demokratie so gefährdet ist wie nie zuvor, beispielsweise in den USA, aber auch in europäischen Staaten, wo mit einem weiteren Erstarken rechtspopulistischer Strömungen zu rechnen ist.

Politik muss sich daher - gerade hierzulande - wehrhaft zeigen gegen die Feinde der Demokratie. Deshalb ist auch bei nachvollziehbarer Unzufriedenheit mit schmerzhaften, aber notwendigen Entscheidungen ein Bashing demokratischer Parteien und Politiker der falsche Weg, um das schwierige Jahr 2024 zu meistern.

Um Deutschland und Europa geopolitisch besser aufzustellen werden von der EU klare Handelsregeln erwartet. Außerdem ist eine eindeutige Nahostpolitik ebenso notwendig wie eine militärische Verteidigungsstrategie. All dies wird viel Zeit brauchen, unerwartete Wendungen sind wahrscheinlich.

Insofern ist es auch nicht sinnvoll, nur auf das Jahr 2024 zu schauen, schon gar nicht auf einzelne Quartale. Die vielfältigen Herausforderungen reichen mindestens bis zum Ende des Jahrzehnts. Dann wird sicherlich auch die Logistikwirtschaft anders aussehen als heute.



Ihre Meinung zum Leitartikel kuemmerlen@dvz.de

ANZEIGE

KARIKATUR: PICTURE ALLIANCE / DIEKLEINERT I KOSTAS KOUFOGIORGOS







Welcher Container befindet sich gerade wo? Mit KV4.0 erhält Hoyer schnellere und genauere Angaben über den Status seiner Ladeeinheiten.

KV4.0 sorgt für mehr Durchblick

Ein Manko im **Kombinierten Verkehr** ist die fehlende Transparenz: Wer als Spediteur seine Sendung aufgibt, weiß häufig nicht, wo sie sich in der Transportkette befindet. Eine Datendrehscheibe will Abhilfe schaffen.

Von Michael Cordes

wei wesentliche Gründe sprechen für den Kombinierten Verkehr (KV): Er ist deutlich umweltfreundlicher als der Lkw. Von durchschnittlich zwei Drittel weniger CO₂-Ausstoß ist die Rede, je nach Transport. Zum Zweiten lässt sich mit ihm der Lkw-Fahrermangel umgehen. Je nach Länge befördert ein Zug etwa 40 Auflieger. 40 Trucker weniger, die für den Fernverkehr benötigt werden. Nicht zuletzt können ökonomische Gründe für den intermodalen Transport sprechen.

Warum verlagern dann nicht mehr Unternehmen ihre Sendungen auf die Schiene? Auch dafür finden sich Ursachen: Nicht immer ist der KV günstiger. Selbstverständlich spielt die Qualität, also die Pünktlichkeit, eine große Rolle. Aber was viele Speditionen vom Transport auf der Straße her nicht kennen und sie abschreckt: Sie haben deutlich weniger Informationen oder schlimmstenfalls keine, wo sich ihre Sendung gerade befindet und wann sie ihr Ziel erreicht respektive im Terminal ankommt. Und Spediteure sind häufig Kontrollfreaks; sie wollen wissen, woran sie sind.

Eine Drehscheibe, kein Portal

Die KV-Akteure wissen um diese Schwäche. Anders als im durchgängigen Straßentransport sind in der intermodalen Transportkette aber deutlich mehr Akteure involviert. Und nicht jeder zeigt ein Interesse daran, den anderen Kettenmitgliedern einen Einblick zu gewähren. Hinzu kommen technische Hürden, da häufig jeder Akteur sein eigenes IT-System hat.

Mittlerweile gibt es zahlreiche Initiativen, die für mehr Transparenz sorgen wollen. Die Datendrehscheibe "KV4.0" der Betreibergesellschaft DX Intermodal gehört dazu. Ausgangspunkt für KV4.0 war ein Förderprojekt des Bundesverkehrsministeriums. Als Projektpartner waren von

Anfang an die großen Player aus dem KV dabei: die Operateure Hupac und Kombiverkehr, die Bahnunternehmen DB Cargo, Lokomotion und SBB Cargo International, die Speditionen Bertschi, Hoyer und Paneuropa sowie die Terminalbetreiber KTL und Hupac in Busto und Singen.

"Wir wollen Daten entlang der gesamten Kette in Echtzeit zur Verfügung stellen", nennt Christoph Büchner, Geschäftsführer von DX Intermodal, das für KV-Transporte ambitionierte Ziel. KV4.0 ist kein Portal, sondern eine Datendrehscheibe, weist er auf eine zentrale Eigenschaft hin. Die Akteure bestimmen selbst, mit wem sie die Daten austauschen. KV4.0 fungiert dabei als eine Art Telefonzentrale, die Anrufer und Anzurufende zusammenbringt und für eine einheitliche Datensprache sorgt - mit dem Unterschied, dass nicht von Hand Verbindungen gestöpselt werden, sondern der Austausch automatisch erfolgt.

"Uns ist vor allem die Ankunftszeit beim Kunden und deshalb die Estimated Time of Pick-up (ETP) wichtig", sagt Stephan Pfeiffer, Head of Application Development & Deployment der Hoyer Group. Die ETP-Zeit besagt, wann im Terminal die Einheit vom Trucker abgeholt werden kann. "Diese Zeitangabe ist wichtig, da wir mit ihr die Restzeit bis zum Ablieferort berechnen und so dem Kunden mitteilen können, wann der Container dort eintrifft", so Pfeiffer. Aber auch für Hoyer selbst ist dieser Wert bedeutsam: "Wir können dann die Abholung der Container besser planen und somit Standzeiten der Lkw am Terminal verringern." Und mit dem Austausch über KV4.0 wird Hoyer schneller und zuverlässiger mit diesen Daten versorgt.

"Wir erhalten nun genaue Informationen, wann wir den Container in Empfang nehmen können. Weitere Daten über die gesamte Kette von der Abgabe im Eingangsterminal bis zum Empfang im Ausgangsterminal kommen zeitnah dazu", so Pfeiffer.



Wir wollen Daten in Echtzeit zur Verfügung stellen.

Christoph Büchner, Geschäftsführer DX Intermodal



Wir können die Standzeiten der Lkw am Terminal verringern.

Stephan Pfeiffer, Head of Application Development & Deployment, Hoyer Group

Zum Teil standen diese Informationen auch vorher schon zur Verfügung. "Aber jetzt erhalten wir die Daten wesentlich früher", sagt Heiko Pawlitzki, Senior Manager Demand & Application Management der Hoyer Group. Das erleichtert die Arbeit, weil im Falle von Abweichungen die Abholung früher neu organisiert werden kann. Pfeiffer nennt einen weiteren Vorteil: "Wenn wir einen Container von Köln nach Italien über Ludwigshafen schicken die erste Strecke mit Kombiverkehr, die zweite mit Hupac -, bekommen wir die Infos vom gleichen System und haben alle notwendigen Daten auf einen Blick verfügbar."

Damit die Informationen reibungslos zwischen den Akteuren fließen,
sind standardisierte Schnittstellen
unvermeidlich. "Wir verwenden den
weit verbreiteten Standard EDIGES,"
erläutert Büchner. Bei Hoyer war
eine Anpassung erforderlich: "Die
Anbindung verlief problemlos", sagt
Pawlitzki. Über die für die Anbindung erforderliche Expertise sollte
nach Ansicht von Büchner jedes Unternehmen verfügen, das eine eigene
IT-Abteilung besitzt oder mit einem
IT-Dienstleister zusammenarbeitet.

Frühzeitige Korrektur möglich

Mit KV4.0 können entlang der Transportkette an über 20 Punkten Informationen geliefert werden - angefangen bei der Abholung der Einheit bis zur Zustellung beim Empfänger. "Dass alle Daten tatsächlich benötigt werden, ist sicher die Ausnahme", sagt Büchner. Aber: "Solange alles nach Plan läuft, ist alles in Ordnung. Jedoch ist es leider eine Tatsache, dass im KV nicht immer alles so kommt wie geplant", sagt der IT-Experte. Da seien so viel Informationen so früh wie möglich von großem Vorteil. Das sieht auch Pawlitzki so: "Wenn jeder in der Kette seine Informationen schickt, können die Abläufe viel reibungsloser gestaltet werden, obwohl es zu Abweichungen beim Fahrplan gekommen ist." Zu den aktuell ausgetauschten Meldungen zählen unter anderem die Buchung, der Status "abgefahren", Estimated Time of Pick-up, Zuglaufmeldungen, ETA-Zuglaufmeldungen und Netzstörungsmeldungen von DB Netz. Denkbar wäre auch der Anwendungsfall von KV4.0 im Rahmen des aktuell diskutierten EU-Vorhabens Counting Emissions, wenn es um das Zusammenspiel aller Teilstrecken auf Straße und Schiene und deren Emissionsbilanz geht.

Je mehr Teilnehmer, desto besser

Allen Partnern bei KV4.0 ist bewusst, dass das Tool seine Stärken umso besser ausspielen kann, wenn möglichst viele Unternehmen mitmachen. "Je mehr Operateure, Bahnen, Dienstleister und Terminals sich anbinden, umso interessanter wird es für alle Beteiligten", sagt Pfeiffer. Es gibt auch keinerlei Hürden. "Da wir ein Projekt sind, das mit öffentlichen Geldern gefördert wurde, sind wir auch verpflichtet, jeden, der an der intermodalen Kette beteiligt ist, aufzunehmen", sagt Büchner.

Wobei diese Leistungen auch entgolten werden müssen. Derzeit ist die Regelung, dass jeder Teilnehmer 500 Euro pro Monat zahlt. Kleinere Unternehmen, die kein so hohes Aufkommen haben, können pro Sendung zahlen. Der Beitrag dafür beläuft sich auf maximal 1,20 Euro pro Ladeeinheit. "Das sind die Summen in der Startphase. Wenn sich alles eingespielt hat und zahlreiche Unternehmen sich beteiligen, ist es denkbar, dass wir die Beträge absenken können", sagt der Geschäftsführer.

Die Aussichten dafür sind günstig. Laut Büchner ist das Interesse groß. Bislang hätten seit der ersten kommerziellen Nutzung im April 2023 10 Unternehmen einen Vertrag abgeschlossen, um bei DX Intermodal mitzumachen. Mit Bertschi, Hoyer und Paneuropa sind 3 Speditionen dabei. Zu den weiteren Interessenten zählen rund 30 Terminalbetreiber, Speditionen und Fährgesellschaften, die sich derzeit über eine Testversion der Datendrehscheibe annähern.

Personalmangel

LAUES LÜFTCHEN ÜBER DEM FACHKRÄFTEMARKT

Logistiker sorgen sich um qualifiziertes Personal. Zwar ist die Zahl der Beschäftigten in Verkehr und Lagerei stetig gestiegen, es fehlen aber vor allem Mitarbeiter für einfache Tätigkeiten. Von Susanne Landwehr

O BESCHÄFTIGTE Einmal im Jahr veröffentlicht die Bundesagentur für Arbeit ihre Arbeitsmarktstatistik nach Wirtschaftszweigen (WZ). Im WZ Verkehr und Lagerei hat sich demnach die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2019 und 2023 um 7 Prozent erhöht. Waren vor fünf Jahren noch rund 1.837 Millionen Menschen in dem Bereich beschäftigt, so stieg ihre Zahl im Oktober 2023 auf 1.948 Millionen.

2 VAKANZZEITEN Die Bundesagentur für Arbeit führt in einer regelmäßigen Analyse Berufsgruppen auf, bei denen Engpässe herrschen. Sie unterteilt dabei in Fachkräfte, Spezialisten und Experten. Als Indikatoren legt die Agentur beispielsweise Vakanzzeiten, eine berufsspezifische Arbeitslosenquote oder das Verhältnis von Arbeitssuchenden und vorhandenen Stellen an. In der Transport- und Logistikbranche fehlen vor allem Fachkräfte. Bei höher qualifiziertem Personal wie Spezialisten und Experten beobachtete die Arbeitsagentur in jüngster Zeit keine Engpässe.

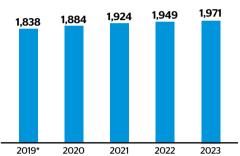
3 BERUFSGRUPPEN Nach wie vor suchen Logistikunternehmen primär Fahrer. In einer Umfrage von SCI Verkehr beklagen 71 Prozent der Dienstleister in dieser Berufsgruppe ein Personaldefizit. Der Mangel an Zehntausenden Fahrern in Deutschland bleibt somit bei den befragten Unternehmen spürbar - und die jährlich wachsende Lücke zwischen Fahrern, die in Rente gehen, und Nachwuchskräften wird die Situation in den kommenden Jahren zusätzlich verschärfen. Im Vergleich zur letzten Erhebung im Dezember 2021 hat sich dieser Wert allerdings signifikant verringert - um 29 Prozentpunkte und damit um knapp ein Drittel. Die Brisanz des Themas scheint also abzunehmen.

4 QUALIFIKATIONEN Ähnlich wie in den vergangenen Jahren sind auch 2023 erneut Personaldefizite in den Betrieben deutlich geworden. Laut Auskunft der von SCI Verkehr befragten Logistiker betrifft der Personalmangel alle Bereiche von der oberen Führungsebene bis zum "einfachen" Mitarbeiter. Gerade auf der untersten Hierarchieebene scheint sich der Mangel am deutlichsten zu manifestieren: 93 Prozent der Unternehmer sehen hier ein Personaldefizit. Damit bleibt es einer der Bereiche, der am

kritischsten bewertet wird. **5** AUSBILDUNGSVERTRÄGE

Nicht nur der Fachkräftemangel bereitet der Transportbranche Sorgen, sondern auch die Nachwuchssuche. So sinken die Zahlen der neu geschlossenen Ausbildungsverträge in einigen Berufsgruppen stetig. Das gilt vor allem für Speditions- und Logistikkaufleute und für Fachkräfte für Lagerlogistik. Der Beruf der Fachkraft für KEP-Dienstleistungen erscheint jungen Menschen offenbar attraktiv. Die Zahl der neu geschlossenen Ausbildungsverträge hat sich seit 2022 leicht erhöht.





* Stand: Juli; Quelle: Bundesagentur für Arbeit / Grafik: DVZ

Stellenbesetzung dauert Vakanzzeiten bei ausgewählten **Engpassberufen in Tagen**



Ouelle: Bundesagentur für Arbeit / Grafik: DVZ

Weniger Logistiker melden Engpässe Anteil der Betriebe mit Mangel an Fachkräften in Prozent



Beförderung von Personen und Gütern auf Straßen und Schienen sowie von Gütern in Rohrfernleitungen; Quelle: Ifo Konjunkturumfragen/ Grafik: DVZ



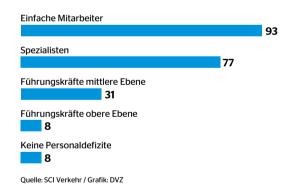
Mangel bei einfachen Tätigkeiten

Personaldefizite in Prozent der befragten Dienstleister, nach Berufsgruppen



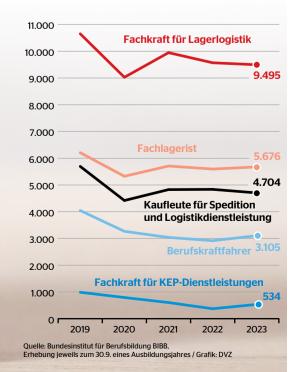
Fahrer dringend gesucht Personaldefizite in Prozent der befragten

Dienstleister, nach Bereichen



5 Teils weniger Nachwuchs

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge in ausgewählten Berufen



Belgier stehen unter Zeitdruck

Vor der Europawahl will die neue EU-Ratspräsidentschaft noch einige Gesetze durchbringen

Von Frank Hütten

'ieht man Wochenenden und Feiertage ab, dann bleiben der belgischen EU-Ratspräsidentschaft rund 70 Tage Zeit, um möglichst viele der über 150 derzeit auf dem Tisch liegenden EU-Gesetzgebungsvorhaben noch zum Abschluss zu bringen. Am 25. April geht die letzte Plenarsitzung des Europäischen Parlaments vor der Europawahl zuende. Was bis dahin nicht vom Parlament verabschiedet werden kann, wird in dieser Legislaturperiode nicht mehr fertig. Das neu gewählte Parlament könnte manche Gesetzespläne noch einmal ganz neu diskutieren wollen.

Im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Dossiers, bei denen die Belgier sich vor der Europawahl mit dem EP noch auf gemeinsame Rechtstexte verständigen wollen. Prominentestes Vorhaben ist dabei wohl die Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie, in der es etwa um die Zulassung des begleiteten Lkw-Fahrens ab 17 Jahren und die einfachere Anerkennung von Lkw-Führerscheinen aus Drittstaaten geht.

Ausverhandeln will die Ratspräsidentschaft mit dem EP zudem ein EU-Gesetz, das es ermöglichen soll, Verstöße gegen Straßenverkehrsregeln grenzübergreifend effizienter und strenger zu verfolgen. Beim Thema Seeverkehrssicherheit wollen die Belgier bis Ende April noch vier Neufassungen von Gesetzen verabschiedet sehen:

- Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle ■ Richtlinie zur Flaggenstaatkont-
- Richtlinie zur Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr
- Richtlinie über die Verschmut-
- zung des Meeres durch Schiffe.

Der belgische Verkehrsminister Georges Gilkinet (Grüne) will auch versuchen, bei den bereits rund zweieinhalb Jahre dauernden Verhandlungen zwischen Ministerrat und Parlament über Regeln für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky - SES) einen Durchbruch zu schaffen. Daran haben sich allerdings nun bereits fünf Ratspräsidentschaften die Zähne ausgebissen.

Position zu KV-Richtlinie angepeilt

Mehr Zeit für die Kompromisssuche hat Gilkinet bei Gesetzesvorhaben, bei denen sich die 27 EU-Verkehrsminister zunächst auf eine gemeinsame Position verständigen müssen, bevor sie mit dem EP verhandeln



Seit Anfang Januar hängt das Logo der belgischen EU-Ratspräsidentschaft am Gebäude des Ministerrats in Brüssel.

Geplante Konferenzen

- 23. Februar (Brüssel): Kontrollen im Straßengüterverkehr und Vorkehrungen gegen Sozialdumping und Wettbewerbsverzerrung
- 8. März (Brüssel): Bessere Arbeitsbedingungen für Seeleute und Steigerung der Attraktivität des Berufs für Frauen
- 18. März (Brüssel): Umweltfreundlicheres Abwracken und Recycling von Schiffen
- 2. April (Brüssel): Verlagerung von Güterverkehr auf die Bahn
- 9. April (Brüssel): Wege zu nachhaltigerem Flugverkehr ■ 10. April (Antwerpen): Erfah-
- rungen mit dem U-Space für
- 6. Juni (Brüssel): Chancen von automatisiertem Verkehr

können. Bis zum EU-Verkehrsministerrat am 18. Juni in Luxemburg strebt der Belgier vor allem eine Einigung auf eine neue Richtlinie für den Kombinierten Verkehr, die Richtlinie über Höchstmaße und -gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Gesetz über das Kapazitätsmanagement im Bahnverkehr an.

"Viele Mitgliedsstaaten haben den Wunsch geäußert, die Richtlinien zum KV und über Maße und Gewichte paralell zu behandeln", sagte Gilkinet. Belgien begrüße diesen Ansatz und wolle die Diskussion während seiner Präsidentschaft vorantreiben.

noch bei einem Gesetz über ein digitales River Information System (RIS) für die Binnenschifffahrt an. Dieses hat die EU-Kommission allerdings bisher noch nicht vorgeschlagen. Auswirkungen auf den Verkehr können auch die geplanten belgischen Innitiativen zur Bekämpfung von Drogenkriminalität haben - dazu soll etwa am 24. Januar eine "Europäische Hafenallianz" gegründet werden. Wichtig sind auch die Verhandlungen über die mittelfristige EU-Haushaltsplanung.

Langfristige Strategiediskussion

Neben der aktuellen Gesetzgebung will die belgische Ratspräsidentschaft mit Blick auf die nächste EU-Legislaturperiode von 2024 bis 2029 auch Diskussionen über langfristige Strategien anstoßen. Im Verkehrsbe-Fortschritte peilt Gilkinet zudem reich können diese beim informellen Ministerrat am 3. und 4. April in Brüssel geführt werden. Zudem hat die Ratspräsidentschaft sieben Konferenzen zu Verkehrsthemen geplant (siehe Infowinkel).

MENSCHEN SEITE 12

Umfangreiche Berichtspflichten für Firmen

KRITIS-Dachgesetz: Ministerium fordert Risikoanalysen / Evaluierung nach fünf Jahren

Von Susanne Landwehr

Das Bundesinnenministerium (BMI) will die Resilienz kritischer Anlagen mit Meldepflichten sowie einem Krisen- und Risikomanagement der Betreiber stärken. Das geht aus dem aktuellen Entwurf des KRITIS-Dachgesetzes hervor. Das BMI setzt damit die EU-Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen in die nationale Gesetzgebung um.

Betroffen sind Anlagenbetreiber unter anderem in den Sektoren Verkehr, Energie und Informationstechnik. Konkret geht es um den Luftund Eisenbahnverkehr, die See- und Binnenschifffahrt mit Ausnahme der Häfen oder im Straßenverkehr um Verkehrssteuerungs- und Leitsysteme sowie intelligente Verkehrssysteme, soweit sie in die Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes

Als kritisch werden laut Gesetzesentwurf Anlagen betrachtet, die in der Bevölkerung etwa 500.000 Per-

Personen, die von einer kritischen Anlage versorgt werden, gelten als Schwellenwert.

Quelle: Entwurf des KRITIS-Dachgesetzes

sonen versorgen. "Sofern eine Anlage eine Bevölkerungszahl von dieser Größe versorgt, wird davon ausgegangen, dass dies aus Bundessicht für die Aufrechterhaltung der Wirtschaft wesentlich ist", heißt es im Gesetzestext.

Die Betreiber kritischer Anlagen sind dem Gesetzentwurf zufolge verpflichtet, Risikoanalysen zu erstellen. Als Risiko werden Unfälle, Naturkatastrophen, Pandemien oder terroristische Straftaten betrachtet.

Die Betreiber sind für den Schutz ihrer Anlagen verantwortlich. Sie sollen laut Gesetzentwurf Maßnahmen ergreifen, um Störfälle zu verhindern, Anpassungen an den Klimawandel vorzunehmen oder ihre

Objekte mit Zugangskontrollen zu schützen. Außerdem benötigen sie ein Sicherheitsmanagement für die eigenen Mitarbeiter und das Personal externer Dienstleister.

Neue Aufsichtsbehörde und Zentralstelle für eine Registrierung wird laut KRITIS-Dachgesetzentwurf das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe sein. Es soll eng mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik zusammenarbeiten, um eine hohe physische und Cybersicherheit zu erreichen. Das KRITIS-Dachgesetz soll gestaffelt zwischen Oktober 2024 und Juli 2026 in Kraft treten. Nach Ablauf von fünf Jahren ist eine Evaluierung vorgesehen.



Verkehr verfehlt auch 2023 Klimaziele

EMISSIONEN Mit 145 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten gegenüber 148 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Vorjahr hat der Verkehrssektor die gesetzlich vorgeschriebene Höchstmenge im Jahr 2023 um 12 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente überschritten. Gegenüber 1990 gab es in diesem Bereich bislang nur eine Minderung um 18 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Das geht aus der Studie "Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2023" der Denkfabrik Agora Energiewende

Die anstehende Antriebswende bei schweren Nutzfahrzeugen wird in der Studie hervorgehoben. Einen wichtigen Treiber stellen demnach die vermutlich in Kürze verabschiedeten, erhöhten Anforderungen der EU im Rahmen der Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge dar. Hiernach müssen neu zugelassene Lkw 2040 zu 90 Prozent Null-Emissions-Lkw sein.

Eine große Wirkung für die Antriebswende bei Lkw erhofft sich Agora Energiewende zudem von der erhöhten Lkw-Maut. Der CO₂-Satz innerhalb der Lkw-Maut wird je nach Fahrzeugkategorie so festgelegt, dass er 200 Euro pro Tonne CO₂ entspricht. Das ist der gemäß der Wegekostenrichtlinie der EU gültige Höchstsatz. Zusätzlich müssen die Lkw-Betreiber ab 2024 an der Tankstelle den CO₂-Preis auf Diesel von 45 Euro pro Tonne CO₂ zahlen. Damit werden Batterie-Lkw laut Agora Energiewende im Gesamtkostenvergleich künftig in immer mehr Anwendungsfällen kostengünstiger als Dieselfahrzeuge. (fw)

ZKR genehmigt **Steuerung** von Land aus

BINNENSCHIFFFAHRT Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat dem belgischen Unternehmen Seafar sowie den Reedereien Scheepvaartbedrijf Dari (Niederlande) und Deymann (Haren/Ems) erlaubt, mit von Land aus gesteuerten Binnenschiffen (remotely controlled) auf dem Rhein zu fahren. Die Entscheidung fassten die Delegierten der in der ZKR vertretenen fünf Mitgliedsstaaten Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweiz auf ihrer Plenarsitzung im Dezember in Straßburg.

Künftiges Einsatzgebiet der drei mit der Seafar-Technik ausgestatteten Schiffe ist die Rheinstrecke zwischen Gorinchem (Niederlande) und Bonn. "Wir steuern die Schiffe aus unseren Kontrollzentren in Duisburg und Antwerpen auf der nun erlaubten Route, allerdings ohne von den Besatzungsvorschriften abzuweichen. Somit halten wir auch die Betriebs- und Ruhezeiten ein, denn alles andere käme dann faktisch einer Abweichung von den Besatzungsvorschriften gleich", präzisiert Janis Bargsten, Chief Commercial Officer von Seafar. (jpn)





Nachhaltig sein wird Pflicht

Mit der Corporate Sustainability Reporting Directive

erweitert die EU die inhaltlichen Vorgaben für Rechenschaftsberichte. Erste Firmen müssen seit diesem Jahr die dafür erforderlichen Daten erfassen.

Der 4. DVZ Sustainability Day findet am 17.04.2024 in Frankfurt statt. Weitere Informationen zur Veranstaltung finden Sie hier: www.dvz.de/sustain2024

Von Tobias Loew und Frederic Witt

eue Gesetze kommen oft zum Jahreswechsel. Die Bestimmungen der vergangenes Jahr in Kraft getretenen europäischen Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) greifen seit dem 1. Januar, zum deutschen Gesetz müssen sie aber erst bis Anfang Juli werden. Dann bedeuten sie einen Neuanfang des Berichtswesens für Unternehmen, denn der Nachhaltigkeitsbericht wird für viele Firmen zum verpflichtenden Bestandteil ihres Lageberichts.

Die CSRD ist ein wesentlicher Baustein des European Green Deal, der den Kontinent bis zum Jahr 2050 CO₂-neutral machen soll. Damit wollen die EU-Gesetzgeber nachhaltiges Wirtschaften zum Wohle von Klima, Umwelt, Mitarbeitern und Ressourcen unterstützen. Flankiert wird die CSRD insbesondere von der Taxonomie-Verordnung, die Finanzflüsse in klimafreundliche Investitionen lenken soll, und der voraussichtlich im kommenden Jahr in Kraft tretenden EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) für Umweltschutz und gute Arbeitsbedingungen.

Nachhaltigkeitsmanagement gefragt

Die Vorgaben des neuen Berichtswesens gehen deutlich über die bisherige rein finanzielle Betrachtung von Unternehmen hinaus. Neben Strategie und Geschäftsmodell sollen diese einen Bewertungsprozess entwickeln, der sie zum Nachhaltigkeitsmanagement befähigt. Dazu zählt es, Nachhaltigkeitsziele zu definieren, Wege zu planen, wie diese erreicht werden, und Fortschritte auf diesen Wegen sowohl zu erfassen als auch für Investoren, Kunden und Lieferanten transparent zu machen.

Damit sollen Firmen ihre Sorgfaltspflichten sowohl bei Umweltschutz als auch im sozialen Bereich permanent aktiv überwachen. Dementsprechend sieht die Richtlinie auch vor, dass die Berichte anhand von der EU-Kommission definierter Standards analog der heutigen Finanzreports durch externe Experten

Genauigkeit der vorgelegten Ergebnisse bestätigen.

Für viele geht es 2025 los

Die Nachhaltigkeitsrichtlinie ergänzt oder ersetzt die seit 2017 für Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern und einem Nettoumsatz von 40 Millionen Euro oder einer Gesamtbilanz von 20 Millionen Euro geltenden nicht finanziellen Berichtspflichten der NFRD (Non Financial Reporting Directive). Für diese Unternehmen gelten die neuen Vorgaben nahtlos weiter; sie müssen im Jahresverlauf ihren Bericht erstellen.

Ab 2025 fallen auch bilanzrechtlich große Unternehmen mit 250 Mitarbeitern, Umsatzerlösen von 50 Millionen Euro oder einer Bilanzsumme von 25 Millionen Euro unter die Richtlinie; zum Geschäftsjahr 2026 kommen kapitalmarktorientierte Mittelständler hinzu, denen die CSRD die Möglichkeit einräumt, ihren ersten Bericht erst 2028 abzugeben. Von den ungefähr 23 Millionen Firmen in der EU sind dann rund 49.000 Unternehmen berichtspflichtig, in Deutschland werden es etwa 15.000 sein.

Mit den Berichten werden neue EU-Vorgaben verbindlich: Die von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) definierten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sollen eine verlässliche und vergleichbare Grundlage schaffen. Sie stellen nicht nur die Nachhaltigkeitsberichterstattung mit der Finanzberichterstattung gleich. Mit ihnen hält auch das maschinenlesbare elektronische Berichtsformat ESEF (European Single Electric Format) als verbindlicher Datenstandard für die Berichte Einzug. Das modular aufgebaute System orientiert sich am International Sustainability Standards Board der IFRS-Stiftung (International Financial Reporting Standards), die internationale Vergleichbarkeit schaffen will.

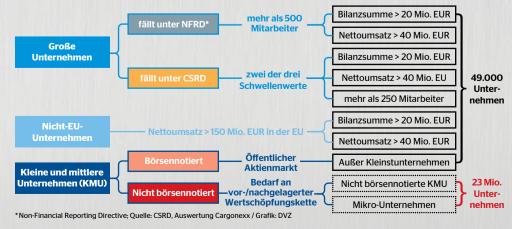
ESG in 12.000 Datenpunkten

Inhaltlich befassen sich die Berichte nach der CSRD mit den Themen der etablierten Nachhaltigkeitssystematik ESG (Environmental, Social and Governance). Innerhalb der drei Bereiche erarbeitet die EFRAG Vorgaben mit Standardwerten, die gepruft werden. Ab dem Jahr 2028 sollen aus dem Geschaftsbetrieb der Unterneh-Wirtschaftsprüfer auch die hinreichende men erfasst werden. Der seit Juli 2023 vor-

Der Einstieg in die CSRD erfolgt gestaffelt. Große Unternehmen in der EU müssen schon jetzt Nachhaltigkeitsberichte nach ähnlichen Vorgaben erstellen internationale Konzerne von anderen Kontinenten erst ab 2028. Dazwischen greift die Regelung für mittelständische Unternehmen gestaffelt, für Speditionen ab 250 Mitarbeitern bereits im kommenden Jahr.

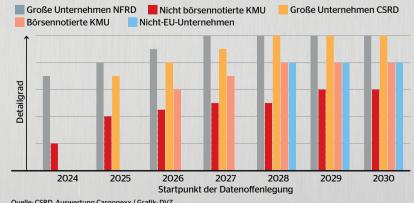
Wann die Berichtspflichten beginnen

Kategorisierung aller Unternehmen nach Bilanzsumme, Rechtsform, Mitarbeiterzahl und Umsatz



Wie der Detailgrad zunimmt

Berichtsjahr, in dem Unternehmen mit der Informationssammlung beginnen müssen



Quelle: CSRD, Auswertung Cargonexx / Grafik: DVZ



Die CSRD ist der richtige Schritt, um die Unternehmensführung ganzheitlich zu gestalten.

Gunnar Heunisch, Nachhaltigkeitsbeauftragter der Zufall Logistics Group

12.000 Datenpunkte, die ein Unternehmen entlang seiner Wertschöpfungskette erfassen muss, sowohl bei Lieferanten und Dienstleistern als auch bei Kunden, Konsumenten und in der Entsorgung.

Die Vielzahl der zu sammelnden Informationen soll die Datenqualität verbessern, Transparenz schaffen und durch das einheitliche Format auch bewirken, dass sich Unternehmen besser vergleichen lassen. Die Datensets ESRS 1 und ESRS 2 schreiben übergreifend die Inhalte der bisherigen Lageberichte für alle Unternehmen fort.

Die weiteren Betrachtungsfelder, mit denen sich Betriebe befassen sollen, werden anhand der doppelten Wesentlichkeitsbetrachtung (Double Materiality) ausgewählt. Diese bewertet einerseits, wie sich das eigene Wirtschaften auf Menschen und Umwelt auswirkt, und berücksichtigt darüber hinaus umgekehrt, wie diese das Unternehmen beeinflussen.

Neue Sozialberichte über Lkw-Fahrer

Dabei sind auch sektorbezogene Berichtsmodule vorgesehen, die Spezifika des Geschäftsmodells bewerten und behandeln. Für den Straßentransport gibt es dabei eine eigene Vorlage, zu der das Format ESRS S2 gehört, das sich auch damit beschäftigt, wie sich der Betrieb auf die sozialen Belange sämtlicher Arbeitnehmer entlang der Wertschöpfungskette auswirkt. Konkret zählen dazu auch die Lkw-Fahrer von Transportunternehmen, deren Arbeitsbedingungen betrachtet

Das Beispiel zeigt, dass die Reichweite der Berichterstattung mit der CSRD deutlich zunimmt: Während die üblichen Lageberichte ausschließlich das eigene Geschäft abbilden, verpflichten die ESRS insbesondere dazu, die Nachhaltigkeitsrisiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette einzubeziehen. Das schließt die 17 Ziele der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung ein, die bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen.

Damit der Aufwand für das CSRD-Reporting in kleineren Unternehmen nicht zu groß wird, entwickelt die EFRAG das ESRS-System für sie auch mit weniger komplexen Prüfpunkten. Darüber hinaus wird es einen abgespeckten Standard für Unternehmen geben, die der CSRD nicht stärker als andere Wirtschaftsbereiche, ternehmen, die Vorbereitungszeit von ein

liegende Berichtssatz ESRS enthält rund unterliegen. Er soll ihnen dabei helfen, die Vorgaben größerer Auftraggeber zu erfüllen und ihnen Daten für deren eigene Berichte bereitzustellen.

Risiken und Sorgfaltspflichten

Für Unternehmen, die der CSRD nicht unterliegen, wird derzeit die europäische Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) vorbereitet, die Risiken und Sorgfaltspflichten bei Einkauf und Transport umfasst. Diese europäische Direktive ist dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

(LkSG) übergeordnet und weitet dessen Gültigkeitsbereich auf Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und 150 Millionen Euro Jahresumsatz aus.

Darüber hinaus verpflichtet die CSDDD die Firmen dazu, ihre Geschäfte an den Klimazielen der EU auszurichten, die klimaneutrales Wirtschaften bis zum Jahr 2050 vorsehen, um das im Pariser Abkommen vereinbarte Erwärmungsziel von maximal 1,5 Grad erreichen zu können. Die EU-weite Regelung sieht - anders als das deutsche Gesetz - zusätzlich vor, dass Unternehmen für ihre Sorgfaltspflichten zivilrechtlich haften.

Wirtschaftsprüfer loben

Die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC Deutschland sieht in den neuen Berichtsvorgaben eine sinnvolle Erweiterung unternehmerischer Steuerungssysteme. Mit der Richtlinie seien neue Chancen verbunden, die den hohen Aufwand bei der Implementierung überwiegen können. "Wer die CSRD nicht als reines Compliance-Thema behandelt, schafft Mehrwerte für sein Unternehmen", betont PwC-Nachhaltigkeitsexperte Hendrik Fink.

Die Unternehmen stärken durch die ganzheitliche Betrachtung ihre Wettbewerbsposition. "Sie kennen die Erwartungen ihrer Kunden genauer, verbessern ihre Resilienz und steigern ihre Attraktivität als Geschäftspartner und Arbeitgeber", unterstreicht der Wirtschaftsprüfer. Zudem habe die Richtlinie schon jetzt dafür gesorgt, dass sich insbesondere große Unternehmen stärker mit den Auswirkungen ihres Geschäftsmodells befassen. Sie sammelten deutlich mehr Informationen und agierten analytischer.

Die CSRD belaste die Logistik nicht konnen. Deshalb empfiehlt Bohnhoff Un-

der Berichtsaufwand sei vergleichbar. "Logistikdienstleistern stehen aber vergleichsweise geringe Stellhebel zur Verfügung - sie können meist lediglich die neuesten und ressourcenschonendsten Technologien verwenden", ordnet Fink ein. Aus seiner Sicht müssen die Hersteller nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebstechnologien die Hauptlast der Verantwortung tragen, wenn es um emissionsärmere Transporte geht.

Mittelstand befürchtet Mehraufwand

Für den Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) steht der ehebliche Mehraufwand im Vordergrund, den der Verband durch die neuen Berichtspflichten ausgemacht hat. Ähnlich wie beim LkSG erfordere die Datenerhebung für die CSRD eine gründliche Auseinandersetzung mit den Anforderungen. "Wir rechnen damit, dass viele unserer Mitgliedsunternehmen mindestens eine ausgewählte Person mit dem Thema befassen und diese dafür zunächst umfangreich schulen lassen müssen", erklärt Marie-Theres Husken, Referentin Energie, Nachhaltigkeit, Mobilität und Logistik sowie stellvertretende Leiterin der Abteilung Volkswirtschaft des BVMW.

Anders als große Konzerne müssten viele kleine und mittlere Unternehmen beim Aufbau des Berichtswesens bei null anfangen, was sie zusätzlich benachteilige. Dadurch sei absehbar, dass ihnen bei der Erstellung der Berichte Fehler passierten, die sie anschließend aufwendig korrigieren müssten.

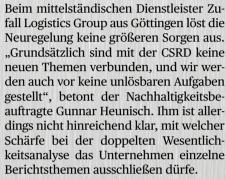
Diese Einschätzung teilt auch Tobias Bohnhoff, Mitgründer und Geschäftsführer des Start-ups Shipzero, das Unternehmen bei der Analyse von Daten zur Emissionsberechnung unterstützt. "Großunternehmen beschäftigen sich in der Regel seit ein bis zwei Jahren konkret mit der CSRD", berichtet er. Dagegen informierten sich die Kleineren jetzt in Gesprächen zunächst über ihre Aufgaben.

Jedoch wünschten sich alle Firmen Hilfe bei der sauberen Datenerfassung, um mit den Informationen geeignete Reporting-Strukturen aufbauen und die Berichterstattung in die Geschäftsprozesse integrieren zu



bis zwei Jahren vor dem ersten Berichtszeitraum zu einem Probelauf für Strukturen und Ressourcen zu nutzen. "Aktuell bestehen noch große Fragezeichen bei der genauen Interpretation einiger konkreter Berichtsstandards und -indikatoren", ergänzt er.

"Keine unlösbaren Aufgaben"



In der Spedition verursacht nach Heunischs Einschätzung die Messung der CO2-Emissionen den größten Aufwand für die Berichterstellung. Dafür implementiere der Dienstleister eine spezialisierte Softwarelösung, die alle angeforderten Daten aus diesem Bereich automatisch bereitstellen könne. Deshalb erkennt der Nachhaltigkeitsbeauftragte in der Berichtspflicht keinen unzumutbaren Mehraufwand. Sich mit neuen Themen auseinanderzusetzen, gehöre einfach dazu, "und dem stellen wir uns auch gern".

Aus seiner Sicht nimmt mit der CSRD der Transparenzdruck auf alle Unternehmen zu, was beispielsweise auch dazu führen könne, dass eine Überprüfung der Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern bei sämtlichen Frachtführern möglich werde. Als Datenquellen kämen dafür etwa elektronische Frachtbriefe und Lieferscheine sowie die Mautdaten infrage.

"Momentan können wir unsere Auftragnehmer am Spotmarkt lediglich vertraglich zur Einhaltung der geltenden Vorschriften verpflichten", berichtet er. Es sei gut, wenn dieser schwache Einfluss durch die aktive Verantwortung aller Beteiligten ersetzt werde. "Die CSRD ist

der richtige Schritt, um die Unternehmensführung ganzheitlich zu gestalten", resümiert Heunisch.

Mitarbeit: Frank Hütten **MEINUNG** SEITE 2

Zu nachhaltigem Wirtschaften gehören nicht nur Umweltthemen. Umwelt, Menschen und Unternehmen beeinflussen sich gegenseitig. Deshalb gelten in jedem Einzelfall unterschiedliche Berichtspflichten - je nachdem, was für das jeweilige Geschäftsmodell wesentlich ist. Bei Speditionen gehören die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer zum Berichts-

modul "Soziales".

Was die Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtline behandelt Berichtsthemen der CSRD

verpflichtend für alle Unternehmen; sektorspezifisch zusätzliche Verpflichtungen möglich

Welche ESG-Themen sind **Doppelte** für mein Wesentlichkeits-Unternehmen prüfung relevant?

Strategie und Steuerung (inkl. Risiken und Chancen)

Kennzahlen und Ziele

Quelle: CSRD, Auswertung DFGE - Institute for Energy, Ecology and Economy / Grafik: DVZ

Aufbauend auf

relevanten

Themen

Aktionen und Ressourcen

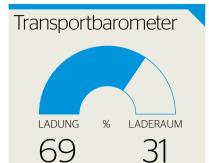






ANZEIGE

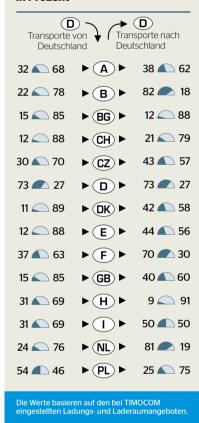




Ladungsanteil steigt spürbar

Das neue Jahr beginnt mit höherem Transportbedarf: Der Anteil der Ladungsangebote am Spotmarkt im Straßengüterverkehr auf der Frachtenbörse Timocom ist deutlich gestiegen. Innerhalb Deutschlands (73:27) und europaweit (69:31) überwiegen sie die Fahrzeugkapazitäten bei weitem; gleiches gilt in Belgien, Frankreich und den Niederlanden für den Weg nach Deutschland. (loe)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent



.... TIMOCOM

Lübeck baut Hub-Funktion a

An der Kaikante und beim Intermodalumschlag in Travemünde wächst die Kapazität

Von Jan Peter Naumann

ufgrund des Ukraine-Kriegs und der damit verbundenen Sanktionen gegen Russland haben sich die Ladungsströme im Ostseeverkehr verschoben oder sind ganz abgerissen. Das merken auch die deutschen Hafenstandorte wie Lübeck oder Kiel. Daher zieht die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) eine gemischte Bilanz aus dem Umschlaggeschäft 2023. Nach vorläufigen Zahlen dürften die Mengen im mittleren einstelligen Prozentbereich zurückgegangen sein. 2022 waren an den Anlagen des Hafenbetreibers 22,4 Millionen Tonnen umgeschlagen worden.

Bei Forstprodukten gab es 2023 einen deutlichen Einbruch, weil Fabriken geschlossen wurden und daher weniger produziert wird. Auch im RoRo-Verkehr fiel das Aufkommen etwas geringer aus. Positive Entwicklungen gab es hingegen im Intermodalsektor. Insgesamt verspürt die LHG eine stärkere Nachfrage auf den Routen von Finnland und dem Baltikum nach Zentraleuropa, weil der Weg über Russland versperrt ist.

Trotz des Stillstands der Russland-Verkehre investiert der Hafen. In Lübeck-Travemünde beispielsweise werden sowohl seeseitig als auch im Bahnverkehr die Abfertigungsmöglichkeiten verbessert, um einen nachhaltigen Mix der Verkehrsträger zu unterstützen. Basis der baulichen Maßnahmen ist der Hafenentwicklungsplan 2030. Er definiert den Lübecker Hafen als hocheffizientes, trimodales Logistikzentrum, das alle Verkehrsträger optimal und klimaverträglich verknüpft.

Jüngstes Beispiel ist der komplett neu gebaute Anleger 5 am Skandinavienkai. Hier können jetzt bis zu 250 Meter lange und 38,5 Meter breite RoRo-Schiffe anlegen und über eine freistehende Rampe abgefertigt werden. Speziell Reedereikunden aus den nordischen Ländern nutzen den Anleger. Regelmäßige Gäste sind die 242 Meter langen Schwesterschiffe "Baltic Enabler" und "Botnia Enabler" der schwedischen Reederei Wallenius SOL. Sie gelten als die großten eisgangigen Einheiten land laufen "Finneco 1", "Finneco 2" den Nordseehäfen Zeebrügge und



LHG-Chef Sebastian Jürgens: "E-Tugmaster müssen leistungsfähiger werden."

Millionen Euro kostet der Ausbau des Intermodalterminals Baltic Rail Gate am Skandinavienkai.

Quelle: LHG

Antwerpen sowie Kokkola, Oulu und Kemi (Finnland), Skellefteå (Schweden) und Travemünde.

Finnlines wird den neuen Anleger, der auch über eine Schwerlastzone an der Kaikante verfügt, mit drei Schiffen, die auf der Biskaya-Route unterwegs sind, nutzen. In Finnim Betrieb als besonders umweltfreundlich. An Bord gibt es Batteriesätze, die die Hilfsdiesel zur Stromerzeugung ersetzen. Zudem erhält der Anleger 5 eine leistungsfähige Landstromanlage, damit alle anderen Schiffe während der Liegezeiten in Lübeck lokal emissionsfrei mit Strom versorgt werden können.

Die Bauarbeiten für den Anleger begannen im Oktober 2021. Das Projekt wurde von der Lübeck Port Authority (LPA) geplant und umgesetzt. Das Land Schleswig-Holstein hat den Neubau mit rund 13,3 Millionen Euro gefördert. Insgesamt wurden rund 20 Millionen Euro investiert. Was LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens besonders freut, ist, dass die ursprungliche Kostenkalkulation dieses Typs weltweit. Beide Schiffe und "Finneco 3" (5.800 Lademe- von 40 Millionen Euro am Ende hal- Dann kommen die elektrischen verkehren auf der Route zwischen ter) die Häfen Helsinki und Kotka biert werden konnte. "Wir haben uns an. Alle genannten Einheiten gelten mit den Kunden abgestimmt, wie

wir deren Wünsche berücksichtigen können, und konnten dabei kostenmäßig trotzdem im Rahmen bleiben. Kostentreiber wie die Rampenstruktur, aber auch Be- und Entladeprozesse spielten bei der Beurteilung eine wichtige Rolle." Doch bei einem angepassten Liegeplatz soll es nicht bleiben, die nächsten Planungen befassen sich mit baulichen Veränderungen der Anleger 3 und 4.

Natürlich macht sich der Hafenbetreiber auch Gedanken zu den Themen Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit. Dazu zählt der im Spätsommer 2023 begonnene Ausbau des Intermodalterminals Baltic Rail Gate (BRG) für den Umschlag von 240.000 Einheiten (gegenwärtig liegt die Kapazität bei 140.000). Für dieses Projekt investiert die LHG 18 Millionen Euro, die zu 80 Prozent aus öffentlichen Mitteln vom Eisenbahn-Bundesamt gefördert werden. "Mit der Erweiterung können wir ab dem Spätsommer 2024 die Wettbewerbsfähigkeit Lübecks als Drehscheibe für Verkehre auf der Schiene, Straße und dem Wasserweg deutlich stärken. Die Nachfrage im Markt ist da", so Antje Falk, Geschäftsführerin von BRG.

Derzeit verfügt die Anlage am Skandinavienkai über sechs Gleise mit einer Länge von jeweils 600 Metern und zwei Kräne. Der Ausbau sieht die Gleisverlängerung auf 720 Meter vor, womit die Anlage an die in Europa gängigen Zuglängen angepasst wird. Dadurch können zeitaufwendige Rangierarbeiten vermieden werden.

Auf der Liste der anstehenden Projekte stehen außerdem ein dritter Kran und ein neues Betriebsgebäude. Für die Umfuhr der Trailer auf dem Umschlaggelände schafft die LHG drei neue elektrische Zugmaschinen an. Die sogenannten Tugmaster sind die ersten im Regelbetrieb mit E-Antrieb.

Gern würde die LHG auch weitere Maschinen beschaffen, um die Emissionen des Fuhrparks auf den Kaiflächen zu verringern, sagt Jürgens. Doch noch sind die Unterschiede in der Leistungsfähigkeit zu groß. "Auf ebener Fläche sind E-Tugmaster problemlos einzusetzen; schwierig wird es, sobald schwere Trailer auf den Schiffen über die Rampen zu den Decks bewegt werden mussen. Schlepper an ihre Leistungsgrenze", erklärt der LHG-Chef.







Ein Containerschiff liegt im Hafen von Yangshan. Die Spotraten für den Transport eines FEU von China nach Europa sind seit Mitte Dezember 2023 um rund 150 Prozent gestiegen.

Hausse für Containerreeder

Raten steigen im Zuge der Krise im Roten Meer rasant / Luftfracht profitiert bislang nicht

Von Oliver Link

ie Krise im Roten Meer führt bei der Containerschifffahrt und der Luftfracht bislang zu gegensätzlichen wirtschaftlichen Effekten: Während erstere im Zuge massiver Kapazitätsverknappungen stark steigende Spotraten verzeichnet, ist es auf den Luftfrachtmärkten bislang nicht zu einem nennenswerten Nachfragewachstum gekommen.

Rasanter Anstieg der Raten

Hintergrund der massiven Ratensteigerungen für den Seetransport sind die deutlich längeren Reisezeiten der Schiffe, die um das Kap der Guten Hoffnung herumfahren, statt den Suezkanal zu passieren. Die Spotraten auf der Route zwischen Shanghai und Rotterdam liegen aktuell bei einem Wert von 3.577 US-Dollar/FEU; gegenüber dem Kursniveau von vor der Krise, Mitte Dezember, ist das ein Plus von gut 146 Prozent. Im Vergleich zu Anfang 2023 sind die Raten um 91 Prozent in die Hohe gegangen.

Stand Freitag vergangener Woche wurden laut Kühne + Nagel 420 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 5,75 Millionen TEU um Südafrika herumgeleitet; das entspricht 20,1 Prozent des globalen Transportraums. Die Spedition Flexport hält

es für möglich, dass die längeren Fahrten dem Markt bis zu durchschnittlich 25 Prozent der globalen Kapazität entziehen könnten.

Die von der Krise betroffenen Reedereien betreiben laut Clarksons Research 84 Prozent der globalen Containerschiffskapazität; mehr als 95 Prozent der den Suezkanal normalerweise passierenden Stellplatzkapazität werde auf den Fahrten von und nach Fernost inzwischen über die längere Route geleitet. Diese ist im Schnitt rund 3.000 nautische Meilen (rund 5.560 Kilometer) länger; die Fahrzeit verlängert sich je nach Distanz und Fahrgeschwindigkeit um durchschnittlich bis zu 14 Tage.

Die betreffende Kapazität ist mithin ungleich länger auf See gebunden als bei dem Weg durch das Rote Meer. Um einerseits diesen Effekt auszugleichen und zudem die Frequenzen der Routen aufrechtzuerhalten ziehen die Carrier Kapazität von anderen Trades und dem Chartermarkt ab und lassen mehr Schiffe auf den Ausweichstrecken fahren.

Die angespannte Lage den Ost-West-Verbindungen der internationalen Containerschifffahrt hat Verlader bislang offenbar nicht dazu bewogen, in nennenswertem Umfang Ladungsaufkommen statt auf See nun per Frachtflugzeug zu transportieren. Dies ergibt ein Blick

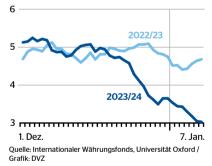
Gegenläufige Entwicklung Spotraten auf der Seeroute zwischen Shanghai und Rotterdam sowie per Flugzeug von Shanghai nach Frankfurt am Main, KW 44 = 100



[•] Drewry World Container Index, ** Baltic Exchange Airfreight Index; Quelle: Drewry, Baltic Exchange / Grafik: DVZ

Aufkommen schrumpft deutlich

Transithandelsvolumen im Suezkanal, gleitender 7-Tage-Durchschnitt in Mio. Tonnen



So beobachten die Analysten des Marktforschers World ACD bislang keine verstärkte Nachfrage nach Luftfrachttransporten: In der Woche vom 25. bis 31. Dezember 2023 (Kalenderwoche 52) schrumpfte die globale Tonnage sogar um 25 Prozent gegenüber der Vorwoche.

auf verschiedene Branchendaten.

Vor dem Beginn der Spannungen im Roten Meer hatte es im Gegensatz dazu deutliche Zuwächse gegeben (plus 5 Prozent in KW 48 gegenüber KW 47). Die Ladungsentwicklung entspricht somit einem normalen saisonalen Verlauf der Peak Season des Luftfrachtmarkts.

Dies zeigt sich auch in der Frachtratenentwicklung: So fielen laut Baltic Air Freight Index die globalen Transportpreise zu Beginn des Jahres um 20,5 Prozent gegenüber den beiden vorangegangenen Wochen auf 2.057 Punkte

Die Spotratenentwicklung auf den Routen zwischen Fernost und Europa legt ebenfalls keine nennenswerte Kapazitätsverknappung nahe: Der Kilopreis für Luftfracht zwischen China und Europa sank laut TAC-Index zum 8. Januar um mehr als 29 Prozent gegenüber Anfang Dezember; in der Gegenrichtung sind die Raten mit einem Minus von unter 1 Prozent (outbound Frankfurt am Main) vergleichsweise stabil.

Time cri delivery? Kontaktieren Sie uns!

OBC • Air-Charter • Flex

+49 (0)6107 5051-25

helpnow@samedaylogistics.de

Engemann baut Pharma aus

DISTRIBUTION Die Hildener Spedition Engemann hat zum 1. Januar die Tochtergesellschaft Engemannu.Co. Pharmalogistik GmbH gegründet. Geschäftsführer des Unternehmens mit 25 Mitarbeitern ist Eigentümer André Ventker, operativer Leiter der COO Peter Klopsch. Engemann ist bereits seit Juli 2020 Mitglied der Kooperation GDP Network Solutions und wird mit der neuen Tochter auch Partner im Netz von Eurotranspharma Deutschland, Tochtergesellschaft der französischen Walden Group.

Engemann Pharmalogistik betreibt in Hilden ein 2.500 Quadratmeter großes temperaturgeführtes Umschlag- und Blocklager im Ambient-Bereich (15 bis 25 Grad Celsius) gemäß der europäischen GDP-Richtlinie mit einem abgeschlossenen, 150 Quadratmeter großen Segment der Temperaturzone Cool (2 bis 8 Grad Celsius); im Juni kommt ein Hochregallager im Ambient-Bereich hinzu. Für die Distribution nutzt der Dienstleister 15 Mehrkammerfahrzeuge, die Sendungen aus beiden Bereichen parallel zustellen können. (loe)



Hochwasserlage entspannt sich

BINNENSCHIFFFAHRT In Hochwassergebieten Norddeutschlands rechnen Binnenschifffahrtsunternehmen damit, dass sich die Situation vom kommenden Donnerstag an etwas entspannt. Es bestehe die Chance, dass festliegende Schiffe wieder in Fahrt kommen könnten, um bislang gesperrte Schifffahrtswege wie die Hunte, den Küstenkanal, die Ems oder die Mittelweser wieder zu befahren, sagten Branchenvertreter gegenüber der DVZ. Hauptgrund für die Stillliegezeit ist die Durchfahrtshöhe der Brücken. Eine Passage ist aufgrund des Hochwassers nicht möglich.

Dort, wo gefahren werden kann, werde versucht, die Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen, was zu einer Verknappung der Schiffskapazität führe, so ein Firmensprecher. "Es ist wie bei Niedrigwasser, nur umgekehrt." Es gibt im Norden indes auch noch offene Transportrouten auf dem Wasser. Dazu zählen die Weser zwischen Bremen und Bremerhaven und der Mittellandkanal. (jpn)

Hafen Shanghai bleibt Spitzenreiter

Chinesische Hubs legen trotz Konsumflaute im Land zu / Verluste in Hongkong und den USA

Von Lennart Albrecht

er chinesische Hafen Shanghai führt zum wiederholten Mal das Ranking der größten Umschlagplätze der Welt an. Im vergangenen Jahr wurden 49,1 Millionen TEU am Jangtse-Delta umgeschlagen, das sind 3,6 Prozent mehr als 2022.

Der Hafen Ningbo-Zhoushan, der nur rund 150 Kilometer südlich von Shanghai liegt, belegt mit 35 Millionen TEU Platz 3 (plus 5,5 Prozent). Ebenso unverändert im Ranking steht Singapur auf Platz 2. Auch wenn die endgültigen Zahlen des vorliegen, dürfte der Jahresumschlag - basierend auf den bis Ende November verfügbaren Daten - bei rund 38 bis 39 Millionen TEU liegen (2022: 37,2 Millionen).

Der Hafen Hongkong hat das Jahr 2023 voraussichtlich mit einem Verlust von rund 14 Prozent abgeschlossen. Bis Ende November wurden dort 13,1 Millionen TEU umgeschlagen. Im gesamten Vorjahr waren es 16,6 Millionen Containereinheiten.

Ähnliche Verluste - ebenfalls bis Ende November - melden die beiden größten Häfen der US-Westküste, Los Angeles und Long Beach. Sie haben len mit einem Umschlag von circa 8,5 und 8 Millionen TEU beendet.

Trotz "höchst unsicherer" Aussichten für die Weltwirtschaft blickt Chinas Handelsministerium optimistisch auf die Entwicklung des

Millionen TEU wurden 2023 im Hafen Shanghai umgeschlagen. Ein Zuwachs von 3,6 Prozent zum Vorjahr.

Quelle: Shanghai International Port Group

südostasiatischen Hubs noch nicht das Jahr 2023 nach vorläufigen Zah- Landes. Für 2024 geht die Behörde von einem "robusten Wachstum" aus, das durch politische Maßnahmen begünstigt werde. Auch Ökonomen rechnen damit, dass den bereits ergriffenen Stimulierungsmaßnahmen weitere folgen werden, um eine positive Entwicklung zu forcieren.

Begründet wird der Optimismus mit der steigenden weltweiten Nachfrage nach umweltfreundlichen Produkten wie Solarzellen, Lithium-Ionen-Batterien und Elektrofahrzeugen. Diese Produkte hätten sich zu den wichtigsten Exportgütern entwickelt. Zuvor waren es Bekleidung, Haushaltsgeräte und Möbel. (mit dpa)

Rhenus stellt auf tägliche Abfahrten um

EUROPA-STÜCKGUT Der Logistikdienstleister Rhenus hat sein europäisches Stückgutnetz neu ausgerichtet und will künftig höhere Abfahrtsfrequenzen und kürzere Lieferzeiten bieten. Im Zuge des "Road Freight Service Groupage Network 2.0" werden seit dem 8. Januar tägliche Abholungen und Abfahrten in ganz Europa geboten, teilt das Unternehmen mit. Bisher war dies nur in hochindustrialisierten Regionen mit hohem Ladungspotenzial der Fall. In industrieschwächeren Gegenden bot Rhenus nur zwei wöchentliche Abfahrten. Durch die neue Struktur würden sich laut Rhenus die Laufzeiten im Sammelgut um geschätzte 34 Prozent verkürzen.

An das paneuropäische Stückgutnetz hat Rhenus über 150 eigene und weitere Partnerstandorte angebunden. Sie sind über eine neue Hub-Struktur miteinander verbunden. Auf der ersten Meile gelangen Sendungen zunächst zu den Country Gateways in den jeweiligen Ländern, die als regionale Hauptumschlagpunkte fungieren. Von dort aus geht es zum zentraleuropäischen Hub nach Hilden. Dort werden die Güter je nach Bestimmungsort konsolidiert und zu ihrem Zielpunkt geschickt. (la)

T & LOGISTIK NX vollzieht Cargo-Partner-K

Nippon Express verfolgt ambitionierte Wachstumsziele und plant weitere Akquisitione.

Von Lutz Lauenroth

ie im Mai vergangenen Jahres vereinbarte Übernahme von Cargo-Partner durch die japanische NX Group ist am 4. Januar 2024 vollzogen worden. Über eine zur Nippon Express Europe GmbH gehörende Gesellschaft übernimmt NX sämtliche Anteile mehrerer Cargo-Partner-Tochtergesellschaften mit Sitz hauptsächlich in Zentralund Osteuropa, teilten beide Unternehmen am Montag in Wien mit. Der Kaufpreis war bei der Bekanntgabe mit umgerechnet rund 845 Millionen Euro plus gewinnabhängig weiteren bis zu 555 Millionen Euro angegeben worden.

Ziel sind die Top 5

Der Cargo-Partner-Erwerb sei ein wichtiger Schritt für die Entwicklung der börsennotierten NX Group, sagte NX-CEO Mitsuru Saito. Er bekräftigte das Vorhaben, bis zum 100-jährigen Jubiläum im Jahr 2037 unter die Top 5 der weltweit größten Logistikunternehmen aufzurücken - derzeit sehen sich die Japaner auf Platz 8. "Dazu benötigen wir eine starke Präsenz in wichtigen Märkten."

erreichen, seien "einige weitere Akquisitionen notwendig", deutete Saito an. Derzeit würden fünf bis zehn mögliche Projekte geprüft.

Raum für Expansion sehe NX dabei in Afrika und Indien, aber auch in Europa, ergänzte Shinichi Kakiyama, Chef der Nippon Express Europe GmbH. Viele multinationale Firmen hätten in Europa ihren Sitz, und "wenn wir an unsere weitere globale Entwicklung denken, müssen wir Europa in den Mittelpunkt unserer Überlegungen stellen". Mit dem Kauf von Cargo-Partner könne das Geschäft der NX-Gruppe in Zentral- und Osteuropa deutlich ausgebaut werden, "etwa um das Zweieinhalbfache", so schätzte Kakiyama.

Ursprünglich hatte Cargo-Partner-Gründer und der bisherige Eigentümer Stefan Krauter eine unabhängige Nachfolgeregelung angestrebt. In der Corona-Pandemie aber habe es einen Sinneswandel gegeben, und es wuchs die Idee, mit einem größeren Partner zusammenzugehen - aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit und auch, um den Anforderungen in Sachen Digitalisierung gemeinsam zu begegnen. "NX war dann von Anfang unser Favorit,

Um dieses ambitionierte Ziel zu denn die beiden Unternehmen haben sehr komplementäre Geschäfte und ergänzen sich gut."

Marke Cargo-Partner bleibt

Cargo-Partner wird auch künftig als eigenständiges Unternehmen unter eigener Marke am Markt auftreten, versicherten Krauter und Saito. Dies sei aus Sicht der Japaner wichtig für den Erfolg einer Akquisition und daher Basis der bisherigen Integrationspolitik bei Zukäufen, sagte Saito.

Mitarbeiter beschäftigt die um Cargo-Partner erweiterte NX Group inzwischen weltweit.

Quelle: NX Group

Auch als komplett eigenständiges Unternehmen gebe es viele Möglichkeiten für Synergien, unterstrich Krauter und nannte gemeinsame Services und eine größere Einkaufsmacht. Zudem könne gegenseitig von bestehenden Angeboten und geografischen Netzen profitiert werden.

Über Details kann allerdings aus wettbewerbsrechtlichen Gründen erst jetzt nach der offiziellen Übernahme miteinander geredet werden, ergänzte Luca Ferrara, CEO von Cargo-Partner. In den kommenden 100 Tagen werde es um die konkrete Integration, Zusammenarbeit und Synergien gehen. "Wir haben Ideen, über die wir bisher nicht sprechen durften." Krauter ergänzte: "Wir werden pragmatische Lösungen für die Zusammenarbeit suchen. Ziel ist es, die Stärke von Cargo-Partner zu erhalten, für die NX bezahlt hat."

Mit Cargo-Partner, Hauptsitz in Fischamend südöstlich von Wien, übernimmt NX ein vor allem im Seeund Luftfrachtgeschäft tätiges Unternehmen. Rund 4.000 Mitarbeiter in 40 Ländern erwirtschaften 2022 einen Jahresumsatz von gut 2 Milliarden Euro und einen operativen Gewinn (EBIT) von 71 Millionen Euro.

Die NX Group beschäftigt 73.000 Mitarbeiter in 49 Ländern und ist bisher vor allem für japanische Auftraggeber tätig. So stammen derzeit rund 70 Prozent des Umsatzes von umgerechnet knapp 20 Milliarden Euro (2022) aus dem Inland. Strategisches Ziel ist es, diesen Anteil bis 2037 auf 50 Prozent zu verringern.

Immobilien

Attraktive Lagerflächen zu vermieten

- Bewirtschaftetes, temperaturgeführtes Lager verkehrsgünstig bei Pößneck
- an der A9 gelegen Teillagerfläche mit bis zu 2.000 Palettenstellplätzen flexibel zu vermieten
- Stellplatzverwaltung (Regal, Block) und Warenwirtschaftssystem vorhanden Kundenspezifische Kommissionierungen, Lohndienstleistungen und Waren-transporte auf Anfrage möglich

Bei Interesse richten Sie Ihre Email an: kristine.stein@meidel-gruppe.de oder rufen Sie uns direkt an unter: +49 162 2551610



Ihr neuer zuverlässiger und starker Partner Freie Kapazitäten im Lager- und Dienstleistungsbereich

Fulfillment – Kontraktlogistik, Verpackungen – Montage, Automotive und anderes LKW's von 7,5 to. bis 40 t., Sprinkleranlage im neuen Hochregallager, Freifläche

Gesamtareal mit Produktionshallen ca. 21.000 m² -Nähe A 9 zw. Nürnberg und München Auch Betriebsstätten in Tschechien sowie der Slowakei

www.poeschl-industrie.de - Ihr Ansprechpartner Ludwig Pöschl

poeschl@poeschl-services.de Erfahrung seit mehr als 35 Jahren - wir gehen mit Ihnen auch neue Wege

www.brot-fuer-die-welt.de



Geschäftsverbindungen

Stückgut – Verteilung

PLZ 60, 61, 63, 64, 65, teilweise 67, 68, 69 teilweise 55

Verteilung von Stückgut und nicht systemfähigen Stückgut. Schnell und zuverlässig Verteilen wir Ihre Stückgutsendungen. Wir bedienen auch Baumärkte und Baustoffhandel Unser Standort ist sehr gut über die Autobahnen A5 bzw. A67 zu erreichen. Lagerflächen stehen ebenfalls zur Verfügung.

Zuschriften bitte unter Chiffre 5795 an die DVZ.

Handelslogistiker sucht Empfangsspediteure

für Regionen innerhalb der PLZ-26-33-89-87-88-99-97. Filialbelieferung ohne Standzeiten.

Zuschriften unter Chiffre-Nr. 0123 an chiffre@dvz.de.

Wir suchen täglich Ladungen ab dem Rhein-Main-Gebiet in Richtung Mannheim und Karlsruhe.

Ihre Angebote richten Sie bitte an: bauer@leipziger-logistik.de.

Stellengesuche

Erfahrener Supply-Chain-Manager (42 Jahre, MBA) sucht interessante neue Position (evtl. auch Beteiligung oder Nachfolgeregelung) in Hamburd

Zuschriften unter Chiffre-Nr. 0128 an chiffre@dvz.de.





ANZEIGE







Logistikflächen bleiben gefragt

Bestand gewinnt an Bedeutung / Spezialimmobilien gefragt / E-Commerce hat Perspektive



Spürt die Nachfrage: Projektentwickler Panattoni (im Bild der gleichnamige Park Köln II) erhöht derzeit den Anteil seiner Projekte ohne Vorvermietung.

Von Nicole de Jona und Tim-Oliver Frische

ie Bauwirtschaft in Deutschland hat es derzeit schwer. Es fehlen Fachkräfte, die Preise für Bauleistungen und Baumaterialien sind gestiegen, die Bautätigkeit ist rückläufig und die hohen Zinsen belasten die Branche zusätzlich. Nicht ganz so düster ist die Stimmung bei den Logistikimmobilienentwicklern. Zwar ist der Logistikflächenumsatz im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um ein Drittel zurückgegangen, Rückgänge sind vor allem beim Neubauvolumen und auf dem Investmentmarkt zu verzeichnen. Für das Gesamtjahr gehen Branchenexperten jedoch von einer Normalisierung aus. "Die Nachfrage nach Logistikflächen ist weiterhin hoch", sagt Kuno Neumeier, CEO der Logivest-Gruppe. Vor allem Bestandsbauten hätten in diesem Jahr an Bedeutung gewonnen.

Brownfield-Boom wird bleiben

"Brownfield-Entwicklungen sind Bürgermeisters Darling, weil sie Altlasten beseitigen und zur Restrukturierung von Regionen beitragen", betont Dany Brodhag, Geschäftsführer der GSE Deutschland. Außerdem werden keine neuen Flächen versiegelt. Er ist daher davon überzeugt, dass der Boom anhält.

Dass Brownfields immer bedeutsamer werden, um den zunehmenden Bedarf für Logistikflächen zu realisieren, bestätigt auch Tobias Kassner, der bei Garbe Industrial Real Estate die Research-Abteilung leitet. "Dies gilt auch, weil Greenfields immer seltener auf den Markt kommen."

2023 wurde aufgrund der hohen Finanzierungskosten weniger spekulativ gebaut. "Viele Projektentwickler

sind vorsichtiger geworden und beginnen erst mit dem Bau, wenn sie einen Mieter gefunden haben", sagt Rainer Koepke, Geschäftsführer von CBRE Deutschland. Viele in der Branche glauben, dass sich der Investmentmarkt für Logistikimmobilien stabilisiert und die Zurückhaltung auf Investorenseite vorübergehend ist. Insbesondere das dritte Quartal habe gezeigt, dass das Investoreninteresse wieder gestiegen sei, ergänzt CBRE-Kollege Kai Oulds, Head of Logistics Investment.

Fred-Markus Bohne, Managing Partner Panattoni Deutschland und Österreich, betont: "Wir erhöhen derzeit den Anteil der Projekte ohne Vorvermietung, da wir die Nach-



Die Logistikstrukturen müssen neu ausgerichtet werden.

Tobias Kassner, Head of Research, Garbe Industrial Real Estate

frage weiterhin deutlich spüren." Viele Investoren glauben weiterhin an die Logistik und investieren in die Assetklasse Logistikimmobilien. Der Projektentwickler plant in diesem Jahr den Erwerb von knapp 1 Million Quadratmetern Grundstücksfläche. unter anderem in den wirtschaftsstarken Regionen Köln, Bamberg, Leipzig und Oberösterreich.

Diana Schumann, Co-Head of Industrial & Logistics Investment bei JLL Germany, beobachtet, dass die Bereitschaft, spekulativ zu bauen, also ohne einen einzigen Mieter, in Westdeutschland besonders groß ist. "Im Osten des Landes ist aber der tatsächliche Anteil höher, da mehr Grundstücke verfügbar sind."

Erstmals seit vielen Jahren ist der E-Commerce in Deutschland aufgrund gestiegener Energie- und Lebensmittelpreise sowie Konsumzurückhaltung durch den Ukraine-Krieg rückläufig. Einen Rückgang bei der Nachfrage nach Logistikimmobilien infolgedessen erwarten Branchenvertreter jedoch nicht. "Der Energiepreisschock hat zwar zu einem Einbruch des Konsumklimas geführt, so dass die Logistikmussten", sagt Kassner von Garbe. Es würden aber weiterhin neue Objekte gebaut. Allerdings habe die Untervermietung für momentan nicht benötigte, aber strategisch zu sichernde Flächen zugenommen. Zudem würden einzelne Objekte an weniger attraktiven Standorten abgestoßen.

Tiktok und Temu wecken Bedarfe

Künftig sei indes davon auszugehen, dass Lebensmitteleinzelhändler wie Aldi und Lidl verstärkt im E-Commerce aktiv werden und auch neue Formate wie Social Commerce von Tiktok und dem Onlinemarktplatz Temu Auswirkungen auf die Flächennachfrage in Deutschland und Europa haben werden. "Die Wachstumsraten im E-Commerce werden perspektivisch wieder deutlich ansteigen, auch wenn die dynamischsten Jahre vorbei sind", so Kassner

"Das vorübergehende Schwächeln des E-Commerce hat für uns keine signifikanten Folgen, und wir empfinden es nicht als strategische Herausforderung", sagt denn auch Jim Hartley, Managing Director Northern Europe bei Segro. Grundsätzlich seien bei Investitionsentscheidungen für neue Grundstücke vielmehr die Lage und die Dynamik der lokalen Wirtschaft ausschlaggebend. Die Branche zeige sich wider Erwarten in der Krise robust, bleibe flächenintensiv und werde einer der Haupttreiber bei der Nachfrage nach Logistikimmobilien bleiben, meint Brodhag von GSE. "Investitionen werden verstärkt in hochautomatisierte Logistikzentren fließen."

Auch die Nachfrage nach Logistikimmobilien, die den Sicherheitsund Gefahrgutstandards für die Lagerung von Batterien entsprechen. werde in den kommenden Jahren strukturen neu ausgerichtet werden deutlich steigen. "Die Produktion und Lagerung von Batterien ist mit wesentlich höheren Anforderungen an die Ausstattung der Immobilien verbunden, wodurch neue Flächen benötigt werden, die sich positiv auf den Flächenumsatz auswirken dürften", sagt Sarina Schekahn, Head of Industrial & Logistics Agency JLL Germany. Laut Kassner werden sie iedoch vom Umfang her nicht das Niveau vom E-Commerce erreichen. Von einem Treiber könne daher noch keine Rede sein.

Zinsen runter, Investments rauf

Die Branche blickt insgesamt zuversichtlich auf das neue Jahr und rechnet mit weiterem Wachstumspotenzial. Zwar werde das erste Halbjahr noch von abwartender Zurückhaltung auf Investorenseite geprägt sein. "Die Zinsen werden sich frühestens Mitte des Jahres nach unten bewegen", sagt Brodhag. Dennoch werden gut angebundene Logistikflächen weiterhin gefragt sein. Auf Investorenseite werde die Aktivität wieder zunehmen, da sich das finanzpolitische Umfeld weiter stabilisiere, erwartet Bohne. Schließlich habe sich die Assetklasse Logistikimmobilien sowohl während der Pandemie als auch angesichts des Ukraine-Krieges als krisenresistent

Rewe aus

GERICHTSBESCHLUSS bensmittelhandelskette Rewe d ein geplantes Logistikzentrum in Wölfersheim vorerst nicht bauen. Grund ist ein kurz vor Weihnachten veröffentlichter Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) in Kassel. Das hat die Hessenschau berichtet. Der Umweltschutzverband BUND hatte gegen den Bebauungsplan des Standorts an der A45 geklagt. Die Entscheidung sei aber noch nicht endgültig, da weitere Verfahren anhängig seien, zitiert die Hessenschau den BUND-Landesvorstand Werner Neumann.

Der VGH hält den Nachweis, dass das benachbarte Vogelschutzgebiet nicht beeinträchtigt wird, für nicht ausreichend erläutert. Rewe nehme die Problematik ernst, teilt die Handelskette auf DVZ-Anfrage mit. Vereinbarte Schutzmaßnahmen seien umgesetzt worden und in der Planung in Teilen übererfüllt. Man gehe davon aus, "dass sich das Projekt lediglich verzögert, aber dennoch realisiert werden kann". (rok)

Viertes Quartal macht Hoffnung

INVESTMENTS Der deutsche Logistikinvestmentmarkt hat im vergangenen Jahr ein Transaktionsvolumen von 6,1 Milliarden Euro erzielt, bleibt mit einem satten Minus von 40 Prozent unter dem Vorjahresniveau und liegt mit rund 15 Prozent auch unter dem zehnjährigen Durchschnitt. Dies ergibt die Analyse vom Immobiliendienstleister BNP Paribas Real Estate. Allerdings sei in den vergangenen drei Monaten wieder verstärkt in Einzelobjekte investiert worden, "was das zweithöchste jemals registrierte Quartalsergebnis dieses Segments von 1,7 Milliarden Euro unterstreicht", ordnet Christopher Raabe, Geschäftsführer und Head of Logistics & Industrial, ein.

Der Standort Leipzig setzte sich mit einem Volumen von 327 Millionen Euro (Rekord) an die Spitze. Der Verkauf der Logistikimmobilie LogPark von Demire an die HIH Invest Real Estate sei zu nennen, so BNP weiter. München (233 Millionen Euro) und Düsseldorf (203 Millionen Euro) folgen. (*tof*)

München bleibt teures Pflaster

MIETEN Der teuerste Standort für Lager- und Logistikflächen ab 5.000 Quadratmeter in Deutschland bleibt München. Die Spitzenmiete ist hier im vergangenen Jahr auf 10,70 Euro pro Quadratmeter gestiegen, was einem Plus zum Vorjahr von 2 Prozent entspricht, so das Beratungshaus JLL.

Prozentual stiegen, teils deutlich, in fast allen Märkten die Spitzenmieten - so in Erfurt um 16 Prozent auf 5,20 Euro pro Quadratmeter, in Essen um 15 Prozent (7,50 Euro) sowie in Köln (8,50 Euro) und Düsseldorf (8,75 Euro) um je 13 Prozent. Gründe seien die in der jüngeren Vergangenheit massiv gestiegenen Kosten sowie Risiken, die auf die Miete umgelegt wurden, heißt es weiter.

Einzige Ausnahme ist Dortmund, wo es bei 7,50 Euro pro Quadratmeter blieb. Allerdings: Bereits im Vorjahr wurde dort ein erheblicher Anstieg der Spitzenmiete von 43 Prozent verzeichnet. (tof)



Georges Gilkinet bezeichnet sich als überzeugten Bahnfahrer und begeisterten Fahrradnutzer.

Zwischen Wahlkampf und EU-Ratsvorsitz

Der belgische Verkehrsminister Georges Gilkinet muss bis Juni zwei politische Aufgaben unter einen Hut bringen

Von Frank Hütten

m 9. Juni wird nicht nur das Europaparlament neu ge-▲ wählt, sondern auch das Parlament Belgiens. Für den belgischen Verkehrsminister Georges Gilkinet (Ecolo) bedeutet das zweierlei: Als amtierender Vorsitzender des EU-Verkehrsministerrates muss er bis zur letzten Sitzung des EP in dieser Legislaturperiode Ende April richtig Gas geben, um mit den Europaabgeordneten entscheidungsreife EU-Gesetzestexte noch auszuhandeln - etwa die neue Führerscheinrichtlinie. Als Spitzenkandidat seiner Partei der frankophonen Grünen muss er sich aber auch darum kümmern, dass diese im belgischen Parlament zumindest so stark bleibt wie derzeit. Aktuelle Umfragen sagen Ecolo drei Sitze weniger vorher, als die Partei im Moment hat.

Persönliches: Gilkinet ist am 25. Januar 1971 geboren und in Malonne aufgewachsen, einer Gemeinde westlich von Namur, der Hauptstadt der Wallonie. Er ist seiner Heimatregion verbunden, war dort von 2012 bis 2020 Mitglied und Vorsitzender des Gemeinderats von Assesse, einer Kommune mit rund 7.300 Einwohnern. Gilkinet ist verheiratet, Vater von zwei jungen, sportbegeisterten Kindern, selbst Läufer und bezeichnet sich als überzeugten Bahnfahrer und begeisterten Fahrradnutzer.

Ausbildung: Von 1989 bis 1993 studiert Gilkinet Kommunikationswissenschaft und Journalismus an der Hochschule IHECS in Brüssel. Bereits während des Studiums arbeitet er als Sportberichterstatter für den lokalen Fernsehsender Canal C (später in Boukè umbenannt) in Namur. Bis 2005 bleibt er dort freier Mitarbeiter.

Tätigkeit als Sportreporter arbeitet in den Finanz- und Haushaltsausder heutige Verkehrsminister nach seinem Studium zunächst für Jugendvereinigungen. Er sammelt Erfahrungen als Animateur, wird dann Ausbilder von Jugend-Animateuren. Von 1995 bis 2001 ist er Generalsekretär des Verbandes "Coordination d'Organisations de Jeunesse", engagiert sich unter anderem auch für die Gründung eines Arbeitgeberverbandes für den soziokulturellen Sektor in der Wallonie. Bis 2004 arbeitet Gilkinet dann für Jean-Marc Nollet, den Patokh Chodiev. Wegen bestimmter damaligen Minister für Jugend der französischsprachigen Gemeinschaft in Belgien und heutigen Co-Vorsitzenden der Partei Ecolo. Politische Laufbahn: Die Tätigkeit

für Nollet ist der Eintritt von "Gilki", wie er in seiner Heimatregion gerufen wird und sich selbst auf der Plattform X (früher Twitter) nennt, in die Politik. Von 2004 bis 2007 berät er die Abgeordneten von Ecolo im belgischen Parlament, dann wird er selbst im Wahlkreis Namur als Kandidat aufgestellt und zum ersten Mal ins Abgeordnetenhaus gewählt. Er geht in die Ausschüsse für den öf-



Nach Belgien übernimmt am 1. Juli Ungarn die Ratspräsidentschaft. Wegen der häufig kritischen Haltung Ungarns zu EU-Gesetzesvorhaben werden von den Belgiern große Anstrengungen erwartet, bei möglichst vielen Dossiers Beschlüsse zu fassen. Hauptaufgabe einer EU-Ratspräsidentschaft ist es. die Sitzungen der einzelnen Fachministerräte vorzubereiten, zu leiten und Kompromisse bei den anliegenden Gesetzesvorschlägen zu suchen.

Berufliche Stationen: Neben der fentlichen Dienst und Soziales und schuss, dessen Vorsitzender er 2012 wird. Einen Namen macht sich Gilkinet als Fachmann für Steuerbetrug und Finanzkriminalität in verschiedenen Sonder- und Untersuchungsausschüssen wie dem zur Auflösung der Finanzgruppe Dexia, dem zu den Panama Papers sowie dem sogenannten Kazakhgate-Untersuchungsausschuss. Bei letzterem geht es unter anderem um Geschäfte des kasachisch-belgischen Milliardärs offentlicher Außerungen über Chodiev wird Gilkinet Anfang 2023 trotz seiner Immunität als Parlamentsabgeordneter zu einer symbolischen Strafe von einem Euro verurteilt.

Im Mai 2018 wird Gilkinet Chef der Grünen-Fraktion im belgischen Parlament. Als der flämische Liberale Alexander De Croo im Oktober 2020 die aktuelle Regierungskoalition aus vier Parteienfamilien bildet, ernennt er Gilkinet zum Verkehrsminister und zum Vizepremier. Er ist damit zusammen mit Petra De Sutter von der flämischen Schwesterpartei Groen der ranghöchste Grüne in der belgischen Regierung.

Politische Prioritäten: Gilkinet betont stets, ganz oben auf seiner Agenda stehe die Stärkung der Bahn. 2022 hat er mit dem belgischen Bahnnetzbetreiber Infrabel einen Zehnjahresplan für Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur ausgehandelt. Beim Güterverkehr soll dabei der Schwerpunkt darauf liegen, mehr und längere Güterzüge auf den drei internationalen Hauptrouten durch Belgien fahren zu lassen. Der Güterverkehrsanteil auf der Schiene soll bis 2040 von 12 auf 20 Prozent steigen. Mit seinem Vorschlag für ein Nachtflugverbot am Brüsseler Flughafen ist Gilkinet 2023 auf viel Widerstand in Politik und Wirtschaft gestoßen.

Köpfe

Donat Ruess wird zweiter Allgaier-Geschäftsführer

Die in Neu-Ulm beheimatete Spedition Allgaier erweitert ihre Geschäftsführung. Per Jahresanfang ist Donat Ruess (Foto) zum zweiten Geschäftsführer aufgerückt und bildet nun zusammen mit Frank Bolz wieder eine Doppelspitze. Bis September 2023 hatte Frank Weber zusammen mit Bolz das Unternehmen geführt, war aber nach einem rund einjährigen Intermezzo zur Seifert Logistics Group gewechselt. Ruess begann nach seinem dualen

Betriebswirtschaftsstudium 2018 seine Laufbahn bei Allgaier. Seit September 2022 fungierte der heute 28-Jährige als kaufmännischer Leiter. (la)



Leschaco: Nause verantwortet Vertrieb

Der Bremer Logistikdienstleister Leschaco hat Maximilian Nause (Foto) per 1. Januar zum globalen Vertriebschef ernannt. Er wechselt auf die neue Position, nachdem er zuvor die Verantwortung für die Tankcontainerlogistik der Gruppe innehatte. Auf den Posten von Nause wechselt David Williams. Er besitzt laut Leschaco umfassende Kompetenz in den Bereichen Schifffahrt sowie Logistik und Dienstleistungen, die er sich seit 1991 in verschiedenen leitenden Positionen

erworben hat. Bevor Williams zur Leschaco-Gruppe kam, war er Vizepräsident Geschäftsführer der Region Afrika bei AP Møller-Maersk. (jpn)



Federico Mosqueira leitet Tagesgeschäft bei FCS

Abfertigungsunternehmen Frankfurt Cargo Services (FCS) hat mit Federico Mosqueira einen neuen Director of Operations. Der 45-Jährige nahm seine Tätigkeit zum 1. Januar 2024 auf. Mosqueira folgt auf Christoph Cyranek, der das Amt im August 2023 interimsweise von Markus Schneefuss übernommen hatte. Mosqueira war für Latam Airlines in verschiedenen Funktionen in Me-

xiko, Mittelamerika und den USA tätig. Zuletzt war er maßgeblich an der Einführung von Amazon Air in Europa beteiligt. (jpn)





LKW-FAHRER-GESUCHT.com Mehr Infos unter: 4 040 - 60 94 55 30

Nosta: Ivo Aris übernimmt **Luft- und Seefrachtsparte**

Die Nosta Group hat Ivo Aris als COO Global Sea & Air ernannt. Er sei bereits seit September 2023 bei dem Osnabrücker Logistikunternehmen tätig und bekleidet offiziell seit dem 1. Januar 2024 seine neue Position im Management Board, teilte das Familienunternehmen der DVZ am Dienstag mit. Vorgänger Peter Mundt (64) zieht sich demnach zurück. Er bleibe dem Unternehmen aber für einzelne Projekte im See- und Luftfrachtbereich erhalten. Mundt war vor einem Jahr in den Lenkungskreis rund um CEO Nicolas Gallenkamp aufgerückt. Aris kommt aus Amsterdam. Der 57-Jährige war bis Mai

2023 als Vice President Europe Global Forwarding bei C.H. Robinson tätig. Zu seinen weiteren Stationen zählten früher Road Air und Rhenus. (cs)



Mark Mulder ist neuer CCO bei Girteka

Seit Jahresbeginn ist Mark Mulder Chief Commercial Officer (CCO) des litauischen Großflottenbetreibers Girteka. Dort leitet er ein fusioniertes Team der Geschäftseinheiten Girteka Nordic und Girteka Europe West. Der ehemalige Vertriebsleiter und Kontraktlogistikchef von P&O Ferrymasters soll in dieser Funktion das Unternehmen mit innovativen Lösungen weiterentwickeln. Hauptziel des Niederländers ist es, das Unternehmen zum nachhaltigen Dienstleister zu formen, der verantwortungsvolle Logistikleistungen in ganz Europa anbietet. "Marks umfassende Erfahrung in verschiedenen Kulturen und globalen Märkten

macht ihn zu einer idealen Führungspersönlichkeit für die internationalen Ambitionen von Girteka", erklärt Jeroen Eijsink, CEO der Girteka Group. (loe)



Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr) Stelly Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la) Mitglied der Chefredaktion:
Robert Kümmerlen (rok)
Chef v. Dienst und Leiter Themenhefte: Claudius Semmann (cs)

Artdirector: Andreas Voltmer Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de) Lennart Albrecht (alb), Amelie Bauer (ab), Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd), Oliver Link (ol), Frederic Witt (fw); Berlin: Susanne Landwehr (sl. Tel.: +493020076163)

Brüssel: Frank Hütten (fh, Tel.: +3226470425)

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

Anzeigenleiter: Florian Böhm, Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvvmedia.com Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 64 vom 1. Januar 2024.

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice: Tel.: +49 40 237 14-240,

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements

gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer). Abbestellungen sind nur schriftlich die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Ver trag 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 2024

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährl. 668 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5,00 € Energie- und Papie zuschlag, zzgl. MwSt.: Ausland mit VAT-Nr. jährl. 774 FUR inkl. Porto / Energie / Papier, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die ieweilige Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 8,89 EUR inkl. MwSt.

Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kasse

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

Gerichtsstand ist Hamburg.

