



DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG

# DVZ

DEUTSCHE LOGISTIK-ZEITUNG

**Lichtblick**

In der Seeschiffahrt hat sich das Rateniveau verbessert. **2**

**Weitblick**

Was Politik und Verbände für die Logistikbranche erwarten. **3-6**

Nr. 1/2 ■ 64. Jahrgang

Dienstag, 5. Januar 2010

C 2497 ■ Einzelpreis 3,00 Euro

**Der Kopf**

**Ein echter Seemann als Leiter für maritime Logistik**

Für seine neuen Aufgaben in der maritimen Logistik in Hamburg ist Prof. Carlos Jahn (43) geradezu prädestiniert: Als Offizier zur See erwarb der Niedersachsen das nautische Patent zum Führen von Frachtschiffen. Der Ingenieur und Kaufmann – früher bereits Leiter der Abteilung für Logistiksysteme und -netze des Fraunhofer-Instituts in Magdeburg – sammelte zudem Erfahrungen in der Industrie. In seiner Doppelfunktion als Leiter des neuen Instituts an der TU Hamburg-Harburg wie auch des Fraunhofer-Centers (CML) will Jahn neue Synergien erzielen. Der Forschungsbedarf ist groß, aber auch die Erwartungen. Denn nur wenn das CML erfolgreich arbeitet, wird Hamburg mittelfristig ein eigenständiges Fraunhofer-Institut erhalten. DVZ 5.1.2010 (cs)



Prof. Carlos Jahn

■ „Das Stichwort“ unten; Bericht Seite 2

**Die Zahl**

**11 Prozent ...**

... der Mauteinnahmen werden bei Toll Collect in diesem Geschäftsjahr (1.9.2009 bis 31.8.2010) voraussichtlich auf Betriebskosten entfallen. Diesen Wert nennt Toll Collect auf Basis von Hochrechnungen. Damit hat sich der Betriebskostenanteil seit Beginn (2004/2005) halbiert. Die Zahlen dazwischen: 18 (05/06), 17,7 (06/07), 16,2 (07/08) und 13,9 Prozent im Geschäftsjahr 2008/2009. DVZ 5.1.2010 (gm)

**Das Zitat**

»Externe Kosten dienen nicht der Verkehrsverlagerung oder gar dem Klimaschutz, sondern sind Wettbewerbsschutzzäune für Eisenbahnen. Regelmäßig erhöhen diese ihre Preise, wenn der Lkw-Verkehr politisch verteuert wird.«

Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). DVZ 5.1.2010 (hel)

■ Vorschau 2010: Seiten 3-6

**Das Stichwort**

**Fraunhofer-Gesellschaft**

Unter dem Dach der Fraunhofer-Gesellschaft arbeiten in Deutschland 59 Institute an mehr als 40 Standorten. Die Organisation für angewandte Forschung beschäftigt rund 17 000 Mitarbeiter und bringt es auf ein jährliches Forschungsvolumen von 1,5 Mrd. EUR. Davon erwirtschaftet die Gesellschaft mit Sitz in München rund zwei Drittel aus Aufträgen der Industrie und öffentlich finanzierten Forschungsprojekten. Der Rest wird von Bund und Ländern beigesteuert. Fraunhofer hat Töchter in Europa, Forschungszentren in den USA sowie Niederlassungen in Asien und im Nahen Osten. DVZ 5.1.2010 (cs)

■ „Der Kopf“ oben; Bericht Seite 2

## Verona, Bremen, Nürnberg bilden Europas GVZ-Elite

Deutsche GVZ-Gesellschaft legt Benchmarking auf europäischer Ebene vor



Modernste Anlagen für den intermodalen Verkehr: Ranking-Sieger Interporto Verona.

Von Heinrich Klotz

In Italien, Deutschland und Spanien sind Güterverkehrszentren (GVZ) am weitesten entwickelt. Das zeigt eine Studie der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG). GVZ aus diesen drei Ländern belegen die ersten zehn Plätze. An der Spitze: das Interporto Verona, gefolgt von den deutschen Standorten Bremen und Nürnberg.

Italien schneidet mit fünf der ersten zehn Plätze besonders erfolgreich ab. Die Gründe sieht die DGG unter anderem in den „hoch professionellen GVZ-Trägerschaften“. Diese verfügen über Finanz-, Personal- und Wissensressourcen, die ein GVZ-Management ermöglichen, das in Europa – im Sinne

des Benchmarkinggedankens – „eine absolute Vorreiterrolle einnimmt und als beispielhaft gelten kann“. Dazu gehörten umfangreiche Serviceangebote in den Interporti, die neben klassischem Service vor allem Logistikimmobilienangebote sowie Beratungs-, Forschungs-, Qualifizierungs- und Logistikdienstleistungen beinhalten. Ähnliches gelte auch für Teile der spanischen „Zona Actividades Logísticas“ (ZAL), vor allem in den Ballungsräumen Madrid und Barcelona.

Darüber hinaus zeichnen sich insbesondere die norditalienischen Interporti noch durch ihre großen Volumina im intermodalen Verkehr aus.

Die deutschen GVZ punktetten vor allem mit hohen Beschäftigungswirkungen und umfangreichen Flä-

**Top Ten GVZ in Europa**

Platz	Standort
1	Interporto Verona (I)
2	GVZ Bremen (D)
3	GVZ Nürnberg (D)
4	Interporto Bologna (I)
5	Madrid CTC-Coslada (E)
6	Interporto Torino (I)
7	Interporto Nola Campano (I)
8	Interporto Parma (I)
9	ZAL Barcelona (E)
10	GVZ Berlin Süd (D)

Quelle: DGG

chenoptionen. In den GVZ sind Unternehmen angesiedelt, die außer Transport, Umschlag und Lagerung noch hohe Wertschöpfungsanteile mit Value-added Services erwirtschaften. Hierdurch werden erhebliche Beschäftigungswirkungen erzielt.

In Osteuropa setzt sich die GVZ-Idee eher langsam durch. Immerhin schaffte der Standort Bilk Budapest den Sprung unter die besten 20 in Europa. Die DGG hatte 70 Standorte in die engere Wahl genommen.

Weitere Informationen zur Studie gibt es bei der DGG. DVZ 5.1.2010 [www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

## Logistikbranche kann durchatmen

Unternehmen in Deutschland und Europa sind verhalten optimistisch

Die Speditions- und Logistikunternehmen in Deutschland und Europa gehen mit gemischten Gefühlen in das neue Jahr. Zwar schöpfen die Anbieter wieder Hoffnung, vor den Aussichten für 2010 stehe aber noch „ein großes Fragezeichen“, schreibt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) im Rahmen der alljährlichen Branchenumfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (iw), Köln.

Wie 26 andere der 44 befragten Verbände sieht der DSLV die Stim-

mung besser als zum Jahreswechsel 2008/2009. Damit dürften die Unternehmen auch etwas mehr Erlösen als 2009. Nachdem bei allen Verkehrsträgern erhebliche Kapazitäten aus dem Markt genommen wurden, sieht der DSLV auch Preisspielräume.

Hochgerechnet auf den gesamten Logistikmarkt dürfte dies zu 2 bis 3,5 Prozent mehr Umsatz führen als im Vorjahr, schreiben die Experten von Fraunhofer Supply Chain Services (SCS). Dies würde den 9-prozentigen Rückgang im

vergangenen Jahr aber noch nicht ausgleichen. Noch etwas stärker als der Gesamtmarkt dürfte 2010 mit 4 bis 5 Prozent die Seeschiffahrt wachsen (2009: minus 15 Prozent).

Auf europäischer Ebene erwarten die von der Danske Bank befragten Spediteure einen holprigen Jahresauftakt, da viele Verleger die Weihnachtsferien verlängert haben. Grundsätzlich sei die Lage aber besser als vor einem Jahr, und die Mengen dürften bald anziehen. DVZ 5.1.2010 (sr/rok)

## Holpriger Mautstart in der Slowakei

Mangel an OBUs und IT-Störungen erschweren Registrierung / Blockaden abgesagt

Die entfernungsabhängige Lkw-Maut in der Slowakei ist am 1. Januar mit großen Schwierigkeiten gestartet. An zahlreichen Servicestellen lagen nicht genügend OBUs bereit, zudem meldeten slowakische Medien häufige Ausfälle der Registrierungssoftware. Einige slowakische Lkw-Fahrer berichteten, dass sie sich nicht für die Bezahlung per Tankkarte registrieren konnten. Sie

müssen die Maut vorerst im Vorauszahlungsverfahren bar an den Servicestellen entrichten.

DieBetreiberGesellschaftSkytollwies Berichte über Anlaufschwierigkeiten am Wochenende vehement zurück. Schuld seien offenbar Missverständnisse mit den Tankstellenbetreibern, die oft auch zugleich Maut-Servicestellen integriert haben.

Die von zwei Fuhrunternehmerverbänden angekündigten Protestblockaden werden voraussichtlich ausbleiben. Der Verband Unas kündigte allerdings an, er wolle an den Tankstellen Unterschriften für eine Petition gegen die Maut sammeln. Unter anderem fordert Unas, alle bemauteuten Strecken klar mit Verkehrsschildern zu kennzeichnen. DVZ 5.1.2010 (roe)

**Auf neue Gesetze und Vorschriften achten**

**Überblick** Auf Gesetzesänderungen und neue Vorschriften müssen sich Unternehmen in Deutschland einstellen. Neuregelungen gibt es in diesem Jahr unter anderem im Verkehrsrecht, im Gefahrgut- und Umweltrecht, bei den Sozialversicherungsvorschriften sowie im Steuerrecht.

Auch international stehen mit der neuen Kabotageverordnung Veränderungen an. So tritt am 14. Mai 2010 die neue Verordnung 1072/2009 in Kraft. Sie beschränkt die Kabotage im Güterverkehr ab 3,5 t nach einem grenzüberschreitenden Transport auf drei Beförderungen innerhalb von sieben Tagen. An der rechtlichen Situation in Deutschland ändert sich nichts Wesentliches, da die neuen EU-Vorschriften zum Großteil bereits in Paragraph 17 a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und Kabotageverkehr enthalten sind. DVZ 5.1.2010 (hec)

■ Spezial Seite 9

**Weniger Umschlag in den Westhäfen**

**Seeschiffahrt** Die Rekordumschlagserie im belgischen Hafen Antwerpen hat 2009 einen Dämpfer bekommen. Vorläufigen Zahlen zufolge verringerte sich der Gesamtumschlag um 16,7 Prozent auf 158 Mio. t. Am stärksten war der Rückgang beim konventionellen Stückgut (minus 39,4 Prozent). Das Containervolumen schrumpfte um 16 Prozent auf 7,28 Mio. TEU – was auch für den Hafen Hamburg wahrscheinlich ist. Der Schüttgutumschlag verringerte sich in Antwerpen um 14 Prozent auf 57,3 Mio. t.

Mit einem Umschlag von 385 Mio. t hat sich der Hafen Rotterdam im Vergleich zum Vorjahr um 8,5 Prozent verschlechtert. Die Importe schrumpften nach vorläufigen Zahlen um 13 Prozent auf 272 Mio. t, während die Exporte um 5 Prozent auf 113 Mio. t zunahmen. Das Containervolumen ging auf 9,8 Mio. TEU zurück (minus 10 Prozent). Beim Umschlag von Mineralölprodukten gab es einen Rekordzuwachs von 23 Prozent auf 72 Mio. t.

Hafenchef Hans Smits will 2010 die 400-Mio.-t-Marke beim Gesamtumschlag knacken – das würde ein moderates Wachstum von 3 Prozent voraussetzen. DVZ 5.1.2010 (kk)

[www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)  
[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

**Wachwechsel bei „K“ Line**

**Seeschiffahrt** Kenichi Kuroya, Managing Director der „K“ Line Pte. Ltd., wird am 1. April Hiroyuki Maekawa als Präsident und CEO der Muttergesellschaft Kawasaki Kaisha Ltd. ablösen. Maekawa wird die Aufgaben des Chairmans übernehmen. Das hat der Verwaltungsrat auf seiner letzten Sitzung im vergangenen Jahr entschieden. Bereits zum 1. Januar wurde Kuroya zum Vice President der Holding ernannt. Seine Position bei „K“ Line behält er aber zunächst.

„K“ Line war im ersten Halbjahr 2009 mit 324,1 Mio. EUR in die Verlustzone gerutscht. Der Umsatz sank um fast 45 Prozent auf knapp 3 Mrd. EUR. DVZ 5.1.2010 (wö)



Geht zur Holding: Kenichi Kuroya.