

Freight Connections



THE CUSTOMER MAGAZINE OF DHL FREIGHT

STUDIE
**Lieferketten
im Energiesektor**

IRAN
Ende der Eiszeit

INTERVIEW
**BVL und DSLV zum
Bundesverkehrswegeplan**



RISIKOMANAGEMENT

IMMER GUT VORBEREITET

Resilience360: Wettbewerbsvorteile durch
effizientes Lieferkettenrisikomanagement

INHALT

Ausgabe 2/2016

MANAGEMENT MESSAGE

DER MENSCHLICHE FAKTOR Kundenzufriedenheit	04
---	----

ZAHL DES MONATS Gefahrguttransporte	05
--	----

SPOTLIGHT ON

SCHEIDEN TUT WEH Brexit	06
----------------------------	----

WENIGER IST MEHR! Weltklimavertrag	08
---------------------------------------	----

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN Interview mit BVL und DSLV	10
--	----

NEUE SPIELREGELN USA: Driver Coercion Rule	12
---	----

ENDE DER EISZEIT Chancen im Iran	14
-------------------------------------	----

ÜBER ALLE GRENZEN Neuer Union Customs Code	16
---	----

BUSINESS INSIDE

DREIMAL AUSGEZEICHNET Beste Logistik Marke 2016	17
--	----

VERLÄSSLICHE STURMWARNUNG DHL Resilience360	18
--	----

DAS JAHR DER ENTSCHEIDUNG DHL-Studie zur Energie	20
---	----

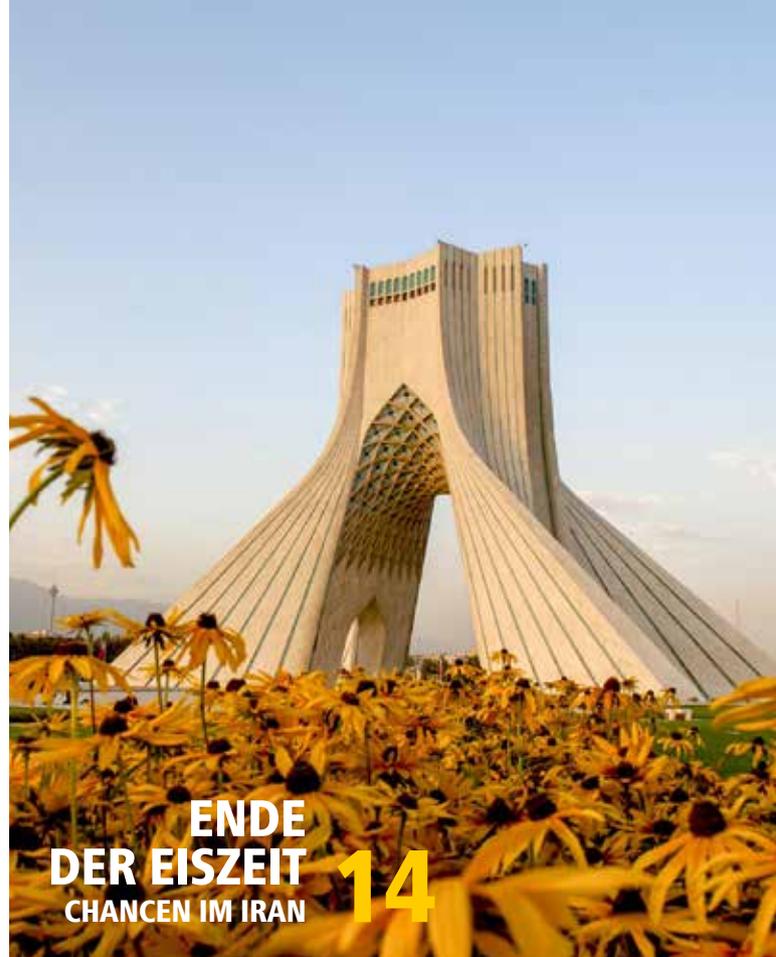
DIE WELT IST NICHT GENUG Lunare Logistik	22
---	----

CLEVERER ALGORITHMUS DHL Carbon Calculator	23
---	----

IN DER SPUR DER VÄTER Wasa-Lauf in Schweden	24
--	----

DER WIND STEHT GÜNSTIG Logistik für Windenergie	26
--	----

KÖNIGIN ZUM ANFASSEN Hamburger Elbphilharmonie	28
---	----



ENDE DER EISZEIT CHANCEN IM IRAN

14

GEGEN ALLE WIDERSTÄNDE DHL Global Forwarding, Freight Greece	29
---	----

NEUES IM NORDEN Logistikzentrum Malmö	30
--	----

MARKET NEWS

AUTONOME ZUKUNFT Selbstfahrende Lkw	32
--	----

ANMELDUNGEN SCHWERER LKW Polen an der Spitze	33
---	----

AUSWEITUNG DER ZAHLZONE Deutsche Lkw-Maut	34
--	----

TRANSPORT-BAROMETER Aufwärtstrend	35
--------------------------------------	----

UND ES KOMMT DOCH AUF DIE LÄNGE AN! Ihre Meinung zu Lang-Lkw in Europa	36
---	----

DIESELPREISE Kommentar von Eugen Weinberg, Commerzbank	37
---	----

CARTOON	38
---------	----

PORTFOLIO DHL Freight Services	39
-----------------------------------	----

www.dhl-freight-connections.com

IMPRESSUM

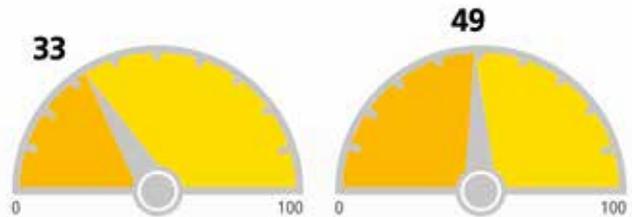
Mit Freight Connections möchten wir unsere Kunden sowohl über DHL Freight als auch über den Transportmarkt auf dem Laufenden halten. Verpassen Sie keine Informationen mehr, die Ihnen bei der Optimierung Ihrer Supply Chain helfen könnten. ■ **Herausgeber:** DHL Freight Germany Holding GmbH, P.O. Box 20 03 62, D-53133 Bonn



**AUSWEITUNG
DER ZAHLZONE
DEUTSCHE LKW-MAUT** **34**



**DAS JAHR DER
ENTSCHEIDUNG** **20**
DHL-STUDIE ZUR ENERGIE



**TRANSPORT-
BAROMETER** **35**
AUFWÄRTSTREND



**AUTONOME
ZUKUNFT** **32**
SELBSTFAHRENDE LKW



**SCHEIDEN
TUT WEH** **06**
BREXIT

Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 55 Abs. 2 RStV: Rainer Schmid, SVP Head of Sales & Marketing, Godesberger Allee 102-104, D-53175 Bonn ■ **Redaktion:** Rainer Schmid, Torsten Arnold, Stephanie Leuwer, Birgit Kupas ■ **Board of Management (Vertretungsberechtigte):** Amadou Diallo, Martin Leopold ■ **E-Mail-Adresse:** freight-ho-marketing@dhl.com ■ **Realisation:** Goergen Kommunikation GmbH, Lungengasse 48-50, D-50676 Cologne, Anne Goergen, Michael Wayand, Kai Ortmann, Sonja Terbrüggen ■ **Bildnachweise:**

BVL/Bublitz: S. 10; BWVL: S. 07; Commerzbank: S. 37; Daimler: S. 03/32; Dan Raynolds: S. 38; DSLV: S. 10; iStock: S. 01/18 (stock_colors), S. 02/14/15 (Tarzan9280), S. 03/06/07 (pidjoe), S. 03/18 (zhengzaishuru), S. 03/34 (kunst-mp), S. 05 (Amanda Lewis), S. 08/09 (ChrisSteer), S. 12 (benkrut), S. 16 (Yuri_Arcurs), S. 22 (mikiell, ikopylov), S. 28 (ThomasFluegge), S. 29 (verve231), S. 30/31 (Marcus Lindstrom), S. 33 (paulbranding), S. 35 (alex-mit), S. 36 (Atypeek); Kelsey Kitchen: S. 13; Vestas: S. 26/27; alle anderen DHL

DER MENSCHLICHE FAKTOR

E-Commerce verändert die Logistiklandschaft zusehends – er befördert die Beziehung zwischen Unternehmen und seinem Logistikpartner ins Digitalzeitalter.

In dieser Umgebung – so scheint es – übernimmt die Technik den Großteil der Interaktion. Doch es ist der Faktor Mensch, der den qualitativen Ausschlag gibt: Die Vertriebsrepräsentanten bleiben die wichtigen Markenbotschafter, wie Rainer Schmid, Direktor Marketing & Sales von DHL Freight, erläutert.



Zur Person

Seit dem Start seiner Karriere vor 30 Jahren war Rainer Schmid in Vertriebspositionen multinationaler Logistikunternehmen tätig. Bevor er die Leitung des Bereichs Sales & Marketing bei DHL Freight übernahm, leitete er den Europavertrieb bei CEVA und hatte davor bei EXEL verschiedene Führungspositionen im Bereich Sales & Marketing inne (sowohl in der Transport- als auch in der Kontraktlogistik). Rainer Schmid ist studierter Diplom-Betriebswirt für Logistik und Speditionswesen.

Der Logistiksektor des 21. Jahrhunderts fokussiert sich massiv auf vollautomatisierte Services, E-Commerce, GPS-Logistik, Internet 4.0 und andere Trends unserer Zeit. Diese technischen Möglichkeiten haben die Qualität der Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen und Logistikpartner auf ein ganz neues Niveau gehoben. Als einer der Top-Player im Logistiksektor ist es das erklärte Ziel von DHL Freight, unseren Kunden wegweisende technische Innovationen nutzbar zu machen.

Selbstverständlich wissen wir, dass der Logistiksektor ganz anders tickt als etwa der Markt für Bücher oder Schuhe. Viele unserer Kunden sind eben nicht an einem vorkonfigurierten Produkt interessiert – sie erwarten ein maßgeschneidertes Service-Arrangement, das sich aus unterschiedlichen individuellen logistischen Leistungen zusammensetzt. Sprich: unsere Kunden brauchen Lösungen für ihre speziellen Herausforderungen – und genau hier ist das persönliche Gespräch eben immer noch die effektivste Form der Interaktion. Die Vertriebsexperten bei DHL Freight verstehen sich deshalb nicht nur als Verkäufer

klassischer Leistungen, sondern als Business-Berater für den Kunden. Vor jedem Angebot ist für unsere Vertriebsexperten daher der erste Schritt, sich ein Grundverständnis für die kritischen Geschäftsfaktoren unserer Kunden zu verschaffen. Auf dieser Basis entwickeln sie dann ein passendes individuelles Angebot. In gewissem Sinne sind unsere Hightech-basierten Logistikservices nichts anderes als Kochzutaten. Aus diesen stellen die Vertriebsexperten von DHL Freight ein exzellentes Menü zusammen, abgestimmt auf den individuellen Geschmack des jeweiligen Kunden.

Seien Sie also versichert: Auch in Zeiten wachsender Bedeutung von E-Commerce wird DHL in hervorragende Vertriebsexperten investieren. Denn damit fungieren sie als wichtige Botschafter für unser Markenerlebnis. Deshalb freuen wir uns auch besonders über die Ergebnisse der Kundenzufriedenheits-Studie aus dem Mai 2016. Knapp 3.000 Logistik-Geschäftskunden haben die Qualität unserer Vertriebsrepräsentanten bewertet: Im Ergebnis liegen sie zehn Prozentpunkte vor den übrigen Wettbewerbern. Herzlichen Dank dafür!

ZAHL DES MONATS

ACHTUNG: GEFÄHRLICHE LADUNG

Frachtvolumen von Gefahrguttransporten auf der Straße,
bezogen auf die Gesamttransportmenge*

*deutsche und ausländische Fahrzeuge ab 3,6 t Nutzlast ohne
Durchgangsverkehr, ohne Kabotage und Dreiländerverkehr



Gefahrguttransporte
140 Mio. Tonnen
= 4,3 %



3.231 Mio. Tonnen
Gesamttransporte

Quelle: Statistisches Bundesamt (DESTATIS), Fachserie 8, Reihe 1.4, Gefahrguttransporte. Ergebnisse der Gefahrgutschätzung, 2013, S. 8

BREXIT

SCHEIDEN TUT WEH

Es war knapp. Sehr knapp. Doch die Entscheidung ist gefallen. 51,9 Prozent der Briten haben für einen Austritt aus der EU gestimmt. Für die Logistik in Europa wird dieser Schritt deutliche Auswirkungen haben – allerdings nicht zwangsweise nur negative.

Wie geht es jetzt weiter? Zunächst einmal wie bisher. Denn zwischen Abstimmung und dem endgültigen Austritt liegt ein langer, sehr langer Verhandlungsmarathon. Bis zu sieben Jahre wird es dauern, bis das Verhältnis EU-Großbritannien neu geordnet ist, schätzt EU-Präsident Donald Tusk. Alleine die Auflösung der bestehenden Verträge wird voraussichtlich etwa zwei Jahre dauern. Dann beginnt der weit schwierigere Teil. Denn bislang ist völlig unklar, in welchem wirtschaftlichen Verhältnis die EU und Großbritannien in Zukunft stehen werden. Es gibt mehrere Modelle. Beispielsweise eine Mitgliedschaft im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) oder ein bilaterales Handelsabkommen mit der EU.

Wie auch immer – Großbritannien muss mit jedem einzelnen der 27 EU-Mitgliedstaaten verhandeln, wie es weitergehen soll. Dem Ergebnis muss dann noch das Europäische Parlament zustimmen. „Ich fürchte, ohne jede Erfolgsgarantie“, sagt Tusk der deutschen Bild-Zeitung.

Die Unsicherheit hemmt das Wachstum

Großbritannien hat die zweitgrößte Volkswirtschaft der EU. Der Abschied aus der Gemeinschaft wird negative wirtschaftliche Folgen für alle Akteure haben. 44 Prozent der britischen Exporte gehen in den EU-Raum, 53 Prozent der Importe in das Königreich kommen aus EU-Ländern. Betroffen ist auch der Handel mit Drittstaaten. Mehr als 50 Freihandelsabkommen mit anderen Staaten müssen die Briten nun neu verhandeln. Das dauert. Bis klare Verhältnisse geschaffen sind, ist die Unsicherheit groß. Das wird sicherlich das britische Wirtschaftswachstum deutlich bremsen.

Die Wiedereinführung von Handelsbarrieren erhöht die Preise für Importe, durch Zollkontrollen und mehr Bürokratie verlängern sich Transportzeiten und die Beschaffungs- und Distributionsprozesse verlangsamen sich. Das schlägt sich auf die Preise nieder. Natürlich kommt der Handel nicht zum Erliegen, aber es wird weniger.



**Amadou Diallo,
CEO DHL Freight:**

„Ich bedauere das Votum der Briten. Und das nicht nur, weil Handelsbarrieren für Logistikunternehmen naturgemäß eine Herausforderung darstellen. Aber wir müssen die demokratische Entscheidung akzeptieren und damit umgehen.“



**Christian Labrot,
Präsident der IRU und
Geschäftsführer des BWVL:**

„Splendid isolation, der bedauernswerte Ausstieg Großbritanniens wird in der europäischen Wirtschaft und Logistik tiefe Spuren hinterlassen, dem Land aber selbst mehr schaden als seinen Nachbarn; die Logistik wird dazu beitragen, die Gräben so flach wie möglich zu halten und die Chancen für das neue Europa zu nutzen.“

Entsprechend wird das Transportvolumen von und nach Großbritannien sinken. Handelsbarrieren zeigen sich auch bei der Wahl von Produktionsorten. Beispielsweise in der Automobilindustrie, wo Just-In-Time-Produktionen weit verbreitet sind.

Ob der Brexit nur negative Auswirkungen hat, ist strittig. So könnten beispielsweise die durch den EU-Austritt verteuerten britischen Exporte innerhalb des Binnenmarktes substituiert werden. Davon würden die EU-Staaten profitieren. Ein anderes Szenario hält es für denkbar, dass die zu erwartende Abwertung des britischen Pfunds die Exportquote hochtreibt. Auch dies ist denkbar.

Der Brexit wird lange nachwirken. In die eine oder andere Richtung. Laut dem deutschen Nachrichtenmagazin Fokus würden 48 Prozent der Italiener und 41 Prozent der Franzosen gerne dem britischen Beispiel folgen.

ANNE GOERGEN



WELTKLIMAVERTRAG

WENIGER IST MEHR!

Am 22. April 2016 startete die Zeichnungsfrist für den neuen Weltklimavertrag. Er wird die Rahmenbedingungen für Transport und Logistik beeinflussen. Die Einhaltung niedrigerer CO₂-Emissionen ist für Logistiker Herausforderung und Chance zugleich.

Das Datum hätte besser nicht gewählt sein können. Der 22. April ist der von den Vereinten Nationen festgelegte „Tag der Erde“, ein idealer Termin für die feierliche Zeremonie zum Beginn der Zeichnungsfrist. Inzwischen haben weit über 170 Nationen und die Europäische Union das Abkommen unterzeichnet, einige sogar schon die Ratifizierungsdokumente hinterlegt. Die Chance ist groß, dass der Weltklimavertrag 2020 in Kraft treten kann. Mit dem

Abkommen will die Weltgemeinschaft die Erderwärmung deutlich unter zwei Grad begrenzen, wenn möglich sogar auf 1,5 Grad. Die Werte beziehen sich dabei auf das vorindustrielle Niveau.

Potenzial und Programm

Auch wenn Verkehr, Transport oder Logistik im Übereinkommen nicht ausdrücklich genannt werden: Das Re-

GOGREEN BEI DHL FREIGHT

Maßgeschneiderte Lösungen, mit denen Kunden gemeinsam mit DHL Freight ihre grünen Ziele erreichen



Klima schützen
mit Deutsche Post DHL Group

Lösungen für

CO₂-Reports

Grüne Optimierung

Klimaneutralität

Kundennutzen

- Transparenz über den aktuellen CO₂-Fußabdruck
- Basis für Entscheidungen über CO₂-Reduzierungen
- Besseres Management der Kosten und Auswirkungen auf die Umwelt

- Effektive Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen in der Lieferkette
- Passende Lösungen für die Kundenbedarfe und Warenflüsse im Netzwerk

- Zertifizierte Klimaneutralität entlang der gesamten Lieferkette
- Komplettservice (Berechnung, Neutralisierung, Verifizierung, Nachweis), sodass Kunden sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können
- Häufig der einzige Weg, klimaneutralen Transport umgehend zu verwirklichen

duktionsziel wird nur erreicht werden können, wenn auch die Emissionen des Logistiksektors spürbar sinken. Das ist machbar, denn sowohl in den Transportmitteln selber als auch in den Prozessen liegt noch immer viel Reduktionspotenzial. „Die Deutsche Post DHL Group hat dieses Potenzial früh erkannt und die seit langem vorangetriebenen Aktivitäten zum

Schutze der Umwelt schon 2008 im GoGreen-Programm gebündelt“, erklärt Christoph Schönwandt, Head of Strategy & GoGreen DHL Freight. Bis 2020 will der Konzern die CO₂-Effizienz der eigenen Transportdienstleistungen um 30 Prozent gegenüber dem Wert von 2007 steigern. „2015 konnten wir ein wichtiges Zwischenziel erreichen: eine Effizienzsteigerung um 25 Prozent. Wir sind damit auf einem sehr guten Weg.“

Energie und Effizienz

DHL Freight hat ein Bündel konkreter Maßnahmen geschnürt. So testet der Logistiker bei Fahrzeugen bereits den Einsatz alternativer Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen. Auch Hybridantriebe sind eine Option. Hinzu kommen eine besonders aerodynamische Lkw-Gestaltung und modifizierte Motoren. In Gebäuden achtet das Unternehmen auf Energie-Kontrollsysteme sowie eine effiziente Beheizung. Die Nutzung von Tageslicht, Regenwasser und Strom aus erneuerbaren Energien trägt außerdem zur Verkleinerung des CO₂-Fußabdrucks bei. Auch die Netzwerkplanung eignet sich gut, um CO₂-Effizienz umzusetzen. Die Optionen reichen von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung bis zur Reduzierung der Streckenlängen durch geschickte Standortplanung. „Auch wenn die wenigsten das Thema Netzwerkoptimierung spontan mit GoGreen in Verbindung bringen würden, liegen gerade darin enorme Verbesserungsmöglichkeiten sowohl auf der Umwelt- als auch auf der Kostenseite“, erläutert Schönwandt, „Natur-

lich stehen wir unseren Geschäftspartnern zur Seite, wenn sie ihre Prozesse nachhaltiger gestalten möchten.“

Kunden und Kosten

Das Paris-Abkommen kann sogar Impulse geben, um Kundennähe und Kosteneffizienz gleichzeitig zu erreichen: So helfen grüne Transportlösungen den Logistikkunden dabei, ihre Umweltschutzziele zu erreichen. Denn sie lassen sich häufig schneller umsetzen als die ökologische Optimierung ihrer Produktionsprozesse.

Die Logistiker selber profitieren vom niedrigen Ressourcenverbrauch – eine direkte Kosteneinsparung. Aktiv hohe eigene Umweltstandards zu definieren und einzuhalten ist zudem eine gute Absicherung für regulatorische Veränderungen. „Grüne Innovationen können sogar den Erhalt von Geschäftsfeldern sichern“, resümiert Christoph Schönwandt. „Aufgrund der Feinstaub-Emissionen ist damit zu rechnen, dass konventionelle Fahrzeuge mittelfristig aus immer mehr Innenstädten verbannt werden. Nur wer die höchsten Umweltstandards erfüllt kann dann noch liefern.“

JÜRGEN ESCHMEIER

Weiterführend

United Nations Framework
Convention on Climate Change (UNFCCC)
zum Paris-Abkommen



INTERVIEW MIT BVL UND DSLV

„NICHT DER GROSSE WURF“

Verbände äußern sich zum Bundesverkehrswegeplan.



Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner,
Vorsitzender des Vorstandes der
Bundesvereinigung Logistik (BVL)



Matthias Krage, Präsident
des Deutschen Speditions- und
Logistikverbandes (DSL)

Am 21. März 2016 stellte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vor. Damit liegen die Infrastrukturplanungen der Politik für die kommenden 14 Jahre auf dem Tisch. Wie bewerten Deutschlands Logistikexperten die getroffenen Entscheidungen? Freight Connections sprach mit zwei führenden Vertretern der deutschen Logistikwirtschaft.

Wie bewerten Sie den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 insgesamt?

Prof. Dr.-Ing. Klinkner: Als einen Schritt in die richtige Richtung, aber leider nicht als großen Wurf. Der Plan für die Jahre 2016 bis 2030 sieht mit insgesamt 226,7 Milliarden Euro durchschnittliche jährliche Investitionen in Höhe von gut 15 Milliarden vor – nach 10 bis 11 Milliarden in den vergangenen Jahren. Die Forderung der BVL aus dem Jahr 2012, die Investitionen auf 20 Milliarden Euro pro Jahr anzuheben, bleibt bestehen. Damit bleibt aus unserer Sicht eine Investitionslücke von fünf Milliarden Euro jährlich.

Matthias Krage: Wir bewerten den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 als überwiegend gelungen. Positiv hervorzuheben sind die Transparenz des Verfahrens und die Abkehr von einem starken Länderproporz. Indem der BVWP vielmehr den Schwerpunkt auf die Beseitigung von

Engpässen im gesamten Verkehrsnetz legt, setzt er wichtige Akzente. Damit diese Ziele erreicht werden können, ist es erforderlich, eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft sicherzustellen. Woher die zusätzlichen Mittel kommen sollen, wird nicht konkretisiert.

Ist das Verhältnis zwischen Erhalt und Ausbau der bestehenden Strukturen und der Planung neuer Verkehrswege aus Ihrer Sicht angemessen?

Klinkner: Knapp 70 Prozent der geplanten Investitionen sollen auf Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen entfallen, 30 Prozent auf Neubauten. Damit werden klare Prioritäten gesetzt. Die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen steigen absolut von 83 auf 141,6 Milliarden. Das ist eine höchst notwendige und vermutlich längst nicht hinreichende Steigerung. Die strategische Planung und Durchführung

von Neubauten gerät ins Hintertreffen. Das ist keine aktiv gestaltende Verkehrspolitik und kann den Wirtschaftsreich Logistik nicht zufriedenstellen.

Krage: Angesichts des zunehmenden Substanzverlusts bei allen Verkehrswegen ist es grundsätzlich nachvollziehbar, dass der Schwerpunkt auf den Erhalt gelegt wird. Allerdings kann der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ keine dauerhafte Option sein. Allein schon wegen des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs muss der Bund langfristig spürbar mehr Geld in den Ausbau stecken.

Bereits vom letzten Bundesverkehrswegeplan wurden nicht alle Projekte im vordringlichen Bedarf realisiert. Ist der Bund zu ambitioniert oder das deutsche Planungsrecht zu starr?

Klinkner: Zu ambitioniert kann es in Deutschland beim Thema Infrastruktur eigentlich nie zugehen. Funktionierende Verkehrswege und reibungslose Logistik sind die Voraussetzung dafür, dass die deutsche Industrie ihre Erfolgsgeschichte weiterschreiben kann. Das sichert den Wohlstand in diesem Land. Das deutsche Planungsrecht hat seine Eigenheiten – da gibt es viel Verbesserungspotenzial.

Krage: Die Planung ist recht ambitioniert, was die Projekte im Vordringlichen Bedarf betrifft. Diese sind für das Gesamtnetz sehr wichtig und müssen fristgerecht umgesetzt werden. Damit dies geschehen kann, muss aber die Auftragsverwaltung reformiert werden, da Leistungsfähigkeit der einzelnen Landesbauverwaltungen sehr unterschiedlich ausgeprägt ist und die aufgestockten Mittel sonst nicht alle verbaut werden können. Zu bedauern ist, dass der BVWP mit Blick auf die Baupreisentwicklung keinen Inflationspuffer enthält.

Wie beurteilen Sie die Gewichtung im Plan zwischen den einzelnen Verkehrsträgern?

Klinkner: Der Entscheidungsprozess über drei Szenarien, die die jeweilige Verkehrsleistung, Nachhaltigkeitsaspekte und den Haushaltsansatz 2016 berücksichtigen, erscheint interessant und nachvollziehbar. Es ist zu hoffen, dass dabei auch auf Intermodalität geachtet worden ist, den reibungslosen Übergang von einem Verkehrsträger auf den anderen, damit die Stärken der einzelnen Verkehrsträger besser genutzt werden können. Leider kommt der Begriff Intermodalität im gesamten Planungsdokument nicht vor.

Krage: Im Bundesverkehrswegeplan steht ein Volumen von 94,7 Milliarden Euro für den Aus- und Neubau zur Verfügung. Bei der Gewichtung spielte die Verkehrsleistung eine Rolle aber auch Nachhaltigkeitserwägungen. Auf die Straße entfallen etwa 52 Prozent, auf die Schiene 42 Prozent und fünf Prozent auf Wasserstraßen. Hier scheinen die Mobilitätsziele gegenüber den Umweltzielen nachrangig behandelt worden zu sein, was zu Lasten der Straße geht, die etwa 70 Prozent der Transportleistungen erbringt. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass die Aufnahme weiterer Straßenbauprojekte in den Vordringlichen Bedarf dazu führen könnte, dass die Umsetzung der ambitionierten Pläne noch schwieriger wird.

Braucht der Infrastrukturausbau mehr Mittel und wenn ja, wer sollte diese aufbringen, Steuerzahler oder Nutzer?

Klinkner: Ja, es werden zusätzliche Mittel benötigt. Nutzerfinanzierung kann ein sehr sinnvolles Instrument sein, aber sie darf nicht auf ein bestehendes Steuersystem aufgesetzt werden. Es müssten neue Strukturen geschaffen werden. Die Steuereinnahmen entwickeln sich im Moment sehr positiv. Die Investition eines spürbaren Teiles der Mehreinnahmen in Infrastruktur wäre eine weitsichtige Entscheidung. Für die laufende Instandhaltung sollten vermehrt und systematisch Nutzerentgelte herangezogen werden – sei es über Mauterhebung oder über spezifische Abgaben.

Krage: Die deutsche Verkehrsinfrastruktur benötigt langfristig und dauerhaft höhere Mittel. Dies ist zunächst einmal eine staatliche Aufgabe. Flankierend ist eine Nutzerfinanzierung durch sämtliche Verkehrsteilnehmer denkbar, wenn die erhobenen Abgaben in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf auch wieder in die Infrastruktur zurückfließen.

KAI ORTMANN

Weiterführend

Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030



Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV)



Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL)





USA: DRIVER COERCION RULE

NEUE SPIELREGELN

Die USA schützen Lkw-Fahrer vor zu engen Zeitplänen und machen elektronische Fahrtenschreiber zur Pflicht.

„Klar schaffen wir das“ – ein häufiger Satz von Disponenten, selbst wenn die Zeitvorgaben des Auftraggebers eigentlich vollkommen unrealistisch sind. Ausbaden dürfen es dann häufig die Fahrer, die de facto gezwungen werden, Lenkzeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen eher als Empfehlung denn als Vorschrift zu betrachten, wollen sie nicht ihren Job riskieren. Oder sogar, wie in den

Vereinigten Staaten sehr häufig, ihre Existenz als Einzelunternehmer. Die sogenannten Owner/Operator betreiben rund zwei Drittel aller Lkw in den USA. Sie sind häufig auf jede Fahrt angewiesen und geraten daher besonders in Versuchung, eigentlich unausführbare Aufträge anzunehmen.

Das Resultat: Unfälle, die durch Übermüdung und/oder zu hohe Geschwindigkeiten verursacht werden. Immer wieder stellte die nationale Verkehrssicherheitsbehörde NTSB bei der



Kelsey Kitchen, Manager Corporate Safety & Security of DHL Standard Forwarding USA

Untersuchung schwerer Bus- und Lkw-Unglücke entsprechende Ursachen fest und empfahl der zuständigen Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), die Regelungen nicht nur für die Fahrer, sondern auch für die Auftraggeber zu verschärfen.

Die Driver Coercion Rule

Künftig will die FMCSA sowohl die Fahrer großer Speditionen als auch die Owner/Operator vor den Risiken zu enger Liefervorgaben schützen. Mit der zum 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Driver Coercion Rule nimmt sie Arbeitgeber und auch Versender in die Pflicht, bei ihren Planungen auf die gesetzlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten sowie die zulässigen Geschwindigkeiten zu achten.

Die neue Vorschrift setzt auf einen Dreiklang, um dieses Ziel durchzusetzen:

1. Verbesserte Möglichkeiten für Fahrer, Probleme anonym und ohne die Gefahr von Repressionen zu melden,
2. Ermittlungsmöglichkeiten für die FMCSA, wie zum Beispiel den Zugriff auf Auftragsdaten und Verträge, sowie
3. Strafen für Unternehmen, die Fahrer zu Verstößen nötigen.

Im letzten Punkt sieht die Regelung empfindliche Geldstrafen vor, im Extremfall sogar den Entzug der Firmenzulassung. Für Meldungen gibt es eine Hotline und eine entsprechende Website.

Ein weiterer Baustein für mehr Sicherheit ist die verpflichtende Einführung elektronischer Fahrtenschreiber. Binnen zwei Jahren müssen alle Fahrer von den bisherigen Papieraufzeichnungen auf digitale Systeme umsteigen und damit ihre Lenk- und Ruhezeiten sowie auch ihre Gesamtdienstzeit nachweisen. „Wir begrüßen die Neuregelungen ausdrücklich, sorgen sie doch für mehr Sicherheit auf den Straßen und, gewissermaßen als Nebenprodukt, auch für einen fairen Wettbewerb“, macht Kelsey Kitchen, Manager Corporate Safety & Security von DHL Standard Forwarding USA den Standpunkt des Unternehmens klar. Und ergänzt: „Wir achten schon immer darauf, dass unsere Partner bei allen Aufträgen auch mit realistischen Zeitplänen arbeiten. Keiner unserer Fahrer wird gezwungen, gegen die Vorschriften zu verstoßen, um pünktlich zu sein!“

Vorteile für die Branche

Die FMCSA sieht in der Nutzung der sogenannten E-Logging-Devices gleich mehrere Vorteile für die Branche als Ganzes. Nach

ihren Berechnungen zu den Unfallhäufigkeiten rettet die neue Vorschrift im Jahresdurchschnitt 26 Menschenleben und erspart 526 Verkehrsteilnehmern schwere Verletzungen, die diese sonst bei Zusammenstößen mit Lkw und Bussen erleiden würden. Außerdem erwartet die Behörde durch den Wegfall der Aufbewahrungspflichten für Papierdokumente Einsparungen von bis zu einer Milliarde Dollar bei den Speditionen. Zulässige Geräte beziehungsweise Software für Smartphones veröffentlicht die FMCSA auf ihrer Website. DHL Freight ist auf die neue Regelung vorbereitet: „Sämtliche Fahrzeuge unserer Partner sind bereits jetzt mit elektronischen Fahrtenschreibern ausgerüstet, die jedoch auf Grund der Vorschriften nicht aktiviert waren“, sagt Kelsey Kitchen. „Ab jetzt können wir sie verwenden!“

KAI ORTMANN

Weiterführend

FMCSA Newsroom:
„Electronic Logging Devices to be Required Across Commercial Truck and Bus Industries“

MCSA Newsroom:
„FMCSA's Final Rule Prohibits Coercion, Protects Commercial Truck and Bus Drivers From Being Forced to Violate Safety Regulations“





CHANCEN IM IRAN

ENDE DER EISZEIT

**Tauwetter in den eingefrorenen Wirtschaftsbeziehungen mit dem Iran.
Die Lockerung der Sanktionen sorgt für Aufbruchstimmung in der Wirtschaft.**

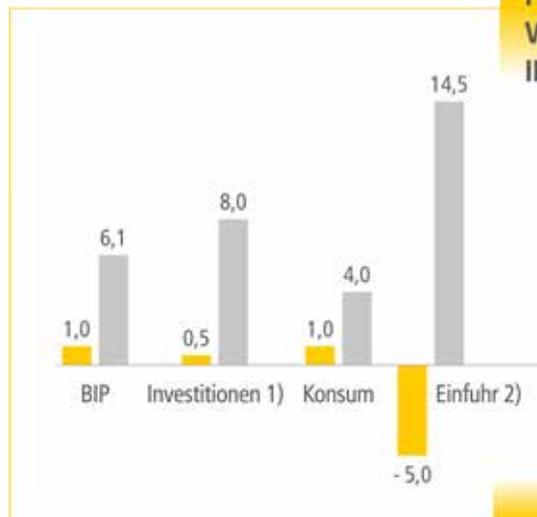
Mit einem breiten Lachen trat er vor die internationale Presse. Gut gelaunt verkündete der iranische Außenminister Anfang des Jahres in Wien das Ende der Wirtschaftssanktionen gegen den Iran. Die Nachricht sorgt auch bei vielen Unternehmen für gute Stimmung. Der Iran ist ein vielversprechender Markt mit rund 80 Millionen Einwohnern. Und der Nachholbedarf ist groß. Bis zur islamischen Revolution 1979 war der Iran ein wichtiger Partner der westlichen Industrienationen. Dann kühlten die Bande merklich ab, die Wirtschaftsbeziehungen waren stark eingeschränkt – in den vergangenen zehn Jahren sogar komplett unterbrochen. Jetzt fallen Beschränkungen beim Zahlungs- und

Kapitalverkehr, Investitionen und Lieferungen rund um Erdöl, Erdgas und Petrochemie kommen wieder in Gang. Sogar einige Dual-Use-Güter, die sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden können, sind wieder genehmigungsfähig. Sanktionsfrei ist zudem ab sofort die Schiffsausrüstung. Ein wichtiger direkter Impuls für die Transportbranche. In den nächsten Jahren sollen sukzessive alle Handelshemmnisse fallen.

Potenziale nutzen

Es herrscht Aufbruchstimmung. Denn der Iran hat viel Potenzial: Er verfügt über die zweitgrößten Erdgas- und die viertgrößten Erdölreserven der Welt. Die Regierung plant bis 2021 die Petrochemiekapazität auf 120 Millionen Tonnen zu verdoppeln. Dafür sind neue Maschinen und Anlagen in Milliardenhöhe notwendig.

PROGNOSE ZUR WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG IM IRAN



Quelle: EIU, Germany Trade & Invest

1) Bruttoanlageinvestitionen
2) einschließlich Dienstleistungen

■ 2015 ■ 2016 reale Veränderung in %

Investitionen stehen in vielen Bereichen an. Agrarwirtschaft, Baustoffe, Energietechnik, Fahrzeug- und Maschinenbau, Umwelttechnik, Wasser- und Abwassermanagement sowie der Gesundheitssektor sind nur einige davon. Auf 185 Milliarden Euro beziffert die iranische Regierung die Investitionsaufensive des Landes. Insgesamt rechnet der Iran mit einem Investitionsbedarf bis 2023 von etwa 1.000 Milliarden US-Dollar. Davon sollen ausländische Investitionen ein Drittel decken.

Zudem ist der Iran ein großer Markt für Konsumgüter. Mit 80 Millionen Einwohnern gehört der Golfstaat zu den zwanzig bevölkerungsreichsten Ländern der Welt. Die Bürger sind überwiegend gut ausgebildet und jung. Fast ein Viertel ist 14 Jahre und jünger. Viele Menschen waren vor der Sanktionsphase an einen wesentlich höheren Lebensstandard gewöhnt und sind gegenüber hochwertigen Markenprodukten aufgeschlossen. Die Studie des Kreditversicherers Euler Hermes „Iran – back in the game“ geht davon aus, dass das Land einen wichtigen neuen Markt für Konsumprodukte darstellt. Aktuell herrscht dagegen ein Mangel an vielem. Deshalb steht zunächst einmal die Deckung der Grundbedürfnisse auf der Agenda – also Lebensmittel, Pharmaerzeugnisse und Waren des täglichen Bedarfs. Im zweiten Schritt werden die Verbraucher dann größere Anschaffungen wie hochwertige Haushaltsgeräte oder auch Autos angehen.

Glatteisbereiche beachten

All dies muss ins Land kommen. Die iranische Regierung will deshalb auch in die Infrastruktur investieren. Noch vor der Modernisierung der Ölanlagen stehen Schienenwege und Flughäfen auf dem Plan. Es gibt bereits Abkommen mit französischen Eisenbahngesellschaften über eine Zusammenarbeit bei der Modernisierung und dem Betrieb von Bahnhöfen. In der Luft geht es ebenfalls voran: Airbus hat beispielsweise an Iran Air 118 Passagierflugzeuge verkauft. Potenzial liegt auch auf der Straße: Dr. Wolfgang Bernhard, Chef von Daimler-Trucks & Busses sieht für seine Schwerlast-Lkw Potenzial im Ölland. Das Unternehmen hat daher schon

Kooperationsabkommen unterzeichnet und plant weitere Joint Ventures. „Für einen Logistiker wie DHL birgt die neue politische Lage genauso gute Chancen. So scheinen Transportrouten über den Balkan und die Türkei in die regionale Mittelmacht am geeignetsten. Insbesondere unser Terminal in Istanbul dient als Kompetenzzentrum für Frachten aus ganz Europa“, sagt Selcuk Boztepe, Managing Director South Eastern Europe DHL. Bei allem Tauwetter bestehen nach wie vor Glatteis-Bereiche mit Rutschgefahren für das Irangeschäft:

- Politik: Hält der Iran seine Zusagen nicht, können die Sanktionen schnell wieder in Kraft treten.
- Transparenz: Die Bürokratie kann ein Hindernis bei Geschäftsanbahnungen sein, zudem sind Unternehmensdaten oft nicht in ausreichendem Maße öffentlich zugänglich.
- Finanzen: Im Iran fehlen viele Finanzdienstleistungen. Eine Akkreditivabwicklung über iranische Geldinstitute ist kaum möglich. Internationale Banken halten sich bei Exportfinanzierungen zurück.

Beim Marktzugang werden also von allen Akteuren genaues Hinsehen und ein schrittweises Vorgehen gefordert sein. Dies verhindert auch bei Tauwetter nasse Füße. **STEPHANIE LEUWER**



NEUER UNION CUSTOMS CODE

ÜBER ALLE GRENZEN

Die Neuregelung des europäischen Zollkodex bringt für Logistikunternehmen einigen Umstellungsaufwand in den Prozessen.

Webinar-Angebot

Um die Veränderungen durch den neuen UCC zu verdeutlichen und notwendige Maßnahmen aufzuzeigen, bietet DHL Webinare zum Thema an. Diese dauern jeweils eine Stunde und sind kostenfrei. Die nächsten Termine sind:

- 20. Juli
- 24. August
- 21. September
- 19. Oktober
- 23. November

Kontakt und Anmeldung:
marc.bernitt@dhl.com

Alles neu macht der Mai – in diesem Jahr gilt dieses Sprichwort für Logistikunternehmen im besonderen Maße. Denn zu Monatsbeginn trat der reformierte europäische Zollkodex (Union Customs Code – UCC) in Kraft. Dieser bringt eine ganze Reihe neuer oder geänderter Vorschriften zur zollrechtlichen Abwicklung des Warenverkehrs mit sich. Immerhin ist die Neuregelung die weitreichendste Reform europäischen Zollrechts seit 1993 und die Anpassung des Rechts an den Vertrag von Lissabon.

Vorteile für Unternehmen

Auf den ersten Blick enthält die Reform des UCC einige Vorteile für Unternehmen. So gibt es in Zukunft eine vereinfachte Zollanmeldung, die in erster Linie über die Buchführung des Versenders erfolgen kann. Die Handhabung der Sicherheitsleistungen für Zollbewilligungen wird flexibler. Sie kann sogar, abhängig von der Beurteilung des Unternehmens durch die Verwaltung, geringer als bisher ausfallen und bis gegen Null gehen. Der Datenaustausch ist deutlich vereinfacht worden, die Zollbehörden der verschiedenen Länder sollen zukünftig mit einheitlichen Verfahren arbeiten.

Aber: viele dieser Erleichterungen gelten nur für sogenannte zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (Authorized Economic Operator – AEO). Die Erlangung dieses Status ist aber an zahlreiche Voraussetzungen geknüpft und erfordert ein entsprechendes Antrags- und Zertifizierungsverfahren. Weitere Wermutstropfen sind die Reduzierung

der Gültigkeitsdauer einer verbindlichen Zolltarifauskunft (engl. Binding Tariff Information – BTI) von sechs auf drei Jahre. Auch entfällt die Möglichkeit zur Anmeldung von Preisen aus Vorerwerbgeschäften. Ab sofort berechnet sich die Zollschuld aus dem unmittelbar vor Verbringen ins das Gebiet der EU erzielten Verkaufswert. Vorherige Wertfeststellungen bleiben außen vor.

Auf Tauglichkeit prüfen

Diese Änderungen sind für Unternehmen unterschiedlich weitreichend, abhängig von ihrer Waren- und Kundenstruktur. Es lohnt sich aber auf jeden Fall, die eigenen Prozesse und Verfahren auf die Tauglichkeit für die neuen UCC-Regeln zu prüfen und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen. Vor allem ist es deutlich wichtiger als bisher, den Status als AEO zu beantragen.

Als weltweit führender Logistikdienstleister hat sich DHL natürlich intensiv mit den neuen Regularien befasst. Daher bietet das Unternehmen seinen Partnern und Kunden an, sie bei der Umstellung der Abläufe zu unterstützen. „Wir machen nicht nur einen Quick Scan der aktuellen Situation des jeweiligen Unternehmens mit Prüfung der vorhandenen Zertifikate und Genehmigungen, sondern geben auch im Rahmen von Customs Consultancy Leistungen konkrete Handlungsempfehlungen und Hilfestellungen. So beispielsweise bei der Beantragung des AEO-Status“, skizziert Marc Bernitt, Global Head of Customs, das Engagement des Unternehmens.

MICHAEL WAYAND



BESTE LOGISTIK MARKE 2016

DREIMAL AUSGEZEICHNET

Bei der Leser- und Expertenwahl Beste Logistik Marke 2016 gewann DHL Freight den Award in der Kategorie Straßengütertransportdienstleistung. Die DP DHL Group errang darüber hinaus den Sieg in der Kategorie Kurier-, Express- und Paketdienstleistung sowie den zweiten Rang bei den Luftfrachtdienstleistung.

Die Preisverleihung Beste Logistik Marke 2016 fand am 20. April in Berlin statt. Martin Leopold, CFO DHL Freight, nahm die Preise für Deutsche Post DHL entgegen. Die Auszeichnungen werden von der deutschen Zeitschrift Logistik Heute und der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. in insgesamt elf Kategorien vergeben. „Die Abstimmungsergebnisse zeigen gut, wo Unternehmen mit ihrer Marke gerade stehen. Starke Marken tragen dazu bei, dass in der Öffentlichkeit das Image der Logistik gestärkt wird“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorsitzender der Geschäftsführung der BVL. Den Rahmen der Preisverleihung bildete eine feierliche Award Night mit mehr als 140 geladenen Gästen aus Wirtschaft, Politik und Medien.

Logistik Heute und der BVL starteten die Leserwahl Ende 2015. Zwischen November 2015 und Februar 2016 wurde dann ermittelt, welche Marken den meisten Zuspruch finden. Insgesamt konnten Supply Chain Manager, Logistikleiter und -experten aus dem deutschsprachigen Raum unter 170 Marken wählen. Abgefragt wurden diejenigen Marken, die in Deutschland den größten Umsatz erzielen und dort relevant für den Markt sind. In die Wertung gingen 1.264 gültige Stimmen ein.

Beste Logistik Marke 2016 – die Kategorien

- Logistikberater und Consulting
- Flughäfen
- Flurförderzeuge und FTS
- Behälter
- IT für SCM/ERP
- IT für Transport Management
- Luftfrachtdienstleistung
- Seefrachtdienstleistung
- Straßengütertransportdienstleistung
- Kurier-, Express- und Paketdienstleistung
- Lkw

Weiterführend

Webseite der Zeitschrift Logistik Heute



DHL RESILIENCE360

VERLÄSSLICHE STURMWARNUNG

Kunden generieren Wettbewerbsvorteile durch effizientes Lieferkettenrisikomanagement mit Resilience360.



Kriege, Naturkatastrophen, Arbeitskämpfe oder Grenzschließungen – das sind nur einige von vielen Risiken, denen die moderne Logistik unterliegt. Störungen in diesem Bereich haben im Zeitalter der Globalisierung gravierende Folgen, wie die aktuelle DHL-Studie InsightOn aufzeigt. Die Verschlinkung von Produktionsprozessen und die Tendenz zu Just-in-time-Lieferungen machen Unternehmen zunehmend von einer reibungslosen Funktion ihrer Lieferketten abhängig. Drei Viertel der in 2015 befragten Firmen waren von Störungen betroffen, die dadurch entstandenen Schäden bewegen sich weltweit in dreistelliger Milliardenhöhe.

Vorausschauende Warenlogistik

Umso wichtiger ist ein vorausschauendes Risikomanagement in der Warenlogistik. Das Problem dabei: Selbst in internationalen Unternehmen arbeiten Supply-Chain-Organisationen eher mit Insellösungen als das große Ganze betrachtend. Sie nehmen Risiken außerhalb des eigenen Blickfelds daher oft gar nicht erst wahr. Für genau dieses Problem bietet DHL mit Resilience360 eine Lösung.

DHL Resilience360 besteht aus zwei Komponenten:

- Resilience360 Risk Assessment, eine langfristige Betrachtung von potenziellen Lieferketten- und Sicherheitsrisiken auf der Basis von Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausprägung
- Resilience360 Incident Monitoring, eine softwarebasierte Plattform, die aktuelle Vorfälle in Echtzeit aufnimmt und die Folgen für die komplette Lieferkette des jeweiligen Kunden visualisiert

Zunächst kartographiert die Lösung die Lieferketten des Kunden und stellt sie anschaulich dar. Im Live-Betrieb gibt das System dann laufend Hinweise auf sich in der Nähe der Lieferkette befindliche Störungen und hilft damit Firmen durch schnelle Reaktion kompetitive Vorteile gegenüber der Konkurrenz zu generieren. Schmitz Cargobull, einer der weltweit führenden Produzenten von Lkw-Anhängern, ist besonders stark von der pünktlichen Lieferung kritischer Komponenten abhängig. Das liegt unter anderem daran, dass Kunden bis 18 Stunden vor Auslieferung die Konfigu-



Links: 24/7-Überblick über drohende Störungen hilft dem Kunden frühzeitig Vermeidungsstrategien einzuleiten.

Rechts: Tobias Larsson, Head of Resilience360 bei DHL Customer Solutions & Innovation.

ration ihres Produktes noch anpassen können. Daher ist es dem Familienunternehmen besonders wichtig, mögliche Ausfälle bei der Zulieferung der Fahrzeugkomponenten frühzeitig zu erkennen und so Produktionsausfälle zu vermeiden. „Wir haben die gesamte Lieferkette von Schmitz Cargobull analysiert und grafisch sichtbar gemacht. Das umfasste Materialfluss und Bündelung der Zulieferstandorte. Kombiniert mit dem Incident Monitoring ergab sich ein 24/7-Überblick über drohende Störungen und das half dem Kunden entsprechende Vermeidungsstrategien frühzeitig einzuleiten“, skizziert Tobias Larsson, Head of Resilience360 bei DHL Customer Solutions & Innovation.

Peter Schonefeld, Head of Supply Chain Management bei der Schmitz Cargobull AG, ist hoch zufrieden mit dem Ergebnis: „Durch die Integration von Resilience360 in unsere Supply Chain- und Distributionsprozesse können wir Probleme vorhersehen und diese durch Buchung alternativer Transportmittel vermeiden. Und das lange vor unserer Konkurrenz. Im Endeffekt stellen wir so sicher, dass wir die Bestellungen unserer Kunden wie versprochen liefern!“

BIRGIT KUPAS

Webauftritt

Im Rahmen der ständigen Fortentwicklungen ging DHL Resilience360 im Mai mit einer neugestalteten Website (siehe QR-Code) an den Start.

Risk & Resilience Conference

Am 22. September veranstaltet das Resilience360-Team seine jährliche Risk & Resilience Conference. Unter dem Motto „Maintaining Network Agility in a Volatile Environment“ gibt es interessante Vorträge und Workshops zum Thema Lieferketten- und Sicherheitsrisikomanagement. Anmeldung unter: resilience360@dhl.com

Weiterführend

Studie InsightOn zum Thema Risikomanagement und belastbare Lieferketten

DHL Resilience360





DHL-STUDIE ZUR ENERGIE

DAS JAHR DER ENTSCHEIDUNG

Energiegesellschaften müssen mehr kooperieren.

Die Energiebranche erlebt zurzeit eine der größten Veränderungen in der jüngeren Geschichte. Historische Tiefpreise bei Rohöl und Erdgas, die Schiefergasrevolution in den USA und der weltweite Anstieg der erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung stellen insbesondere Öl- und Gasunternehmen vor große Herausforderungen.

Eine aktuelle DHL-Studie hat untersucht, wie sich Unternehmen an das schwierige Marktumfeld anpassen können. Wichtige Ansatzpunkte hat die Studie in der Erhöhung

der Transparenz und der Optimierung der Lieferketten identifiziert.

„Auch wenn sich die Branche mit enormen Herausforderungen konfrontiert sieht, bieten sich den Unternehmen sowohl im Bereich herkömmlicher als auch erneuerbarer Energien eine Vielzahl von Chancen. Wie unsere Umfrage ergeben hat, gibt es gerade im Hinblick auf effiziente, gut organisierte Lieferketten noch Verbesserungspotenzial“, erklärt Steve Harley, der den Energiesektor von DHL

Customer Solutions & Innovation leitet. „Die Lieferketten konventioneller und erneuerbarer Energien gleichen sich in Bezug auf Projektgröße, Fördergebiete und Dienstleister immer mehr an. Dies bietet die Möglichkeit, voneinander zu lernen und Know-how auszutauschen.“

Kooperationen bringen Win-win-Effekte

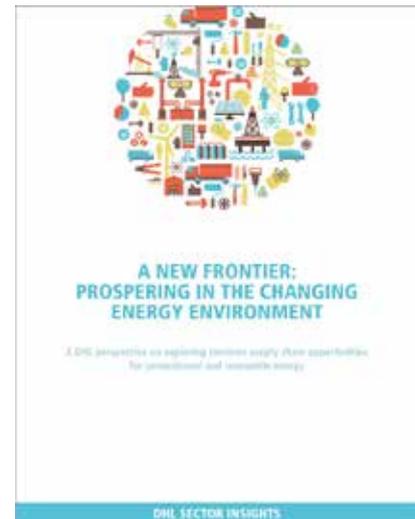
40 Prozent der Logistikmanager in Öl- und Gasunternehmen halten die Transparenz der Lieferketten im eigenen Unternehmen für unzureichend. Die Autoren der Studie empfehlen, die Logistik zentral zu koordinieren. Voraussetzung dafür ist, dass die Lieferketten weltweit entsprechend verfolgt und überwacht werden. Im Ergebnis ließen sich dadurch Betriebskosten senken und das Materialmanagement verbessern, beispielsweise indem Bestände zentral gelagert werden. Auch Kooperationen innerhalb der Branche – durch die gemeinsame Nutzung von Einrichtungen oder einen aktiven Wissenstransfer – könnten Win-win-Effekte erzeugen.

Als Positivbeispiel führen die Autoren der Studie den Ölschieferabbau in den USA an. Durch die Standardisierung von Prozessen habe sich die Produktivität seit 2007 um mehr als 30 Prozent erhöht.

Die Realität in vielen Unternehmen der Branche sieht aber noch anders aus – auch das belegt die Studie. Zwar sind 73 Prozent der Entscheidungsträger in der Branche der Meinung, dass mehr Offenheit wichtig ist. Kooperationen mit Wettbewerbern stehen aber nur 13 Prozent positiv gegenüber.

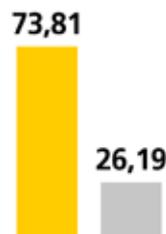
„Gerade in Bezug auf die Lieferketten wird das Jahr 2016 über den Erfolg oder Misserfolg des Energiesektors entscheiden. Führt man sich die Marktentwicklung bei Erdöl- oder Gasgesellschaften vor Augen, so gibt es mittlerweile kaum noch Spielraum für betriebliche Ineffizienzen. Fehlende Transparenz bei den Beständen oder dem Ressourceneinsatz sowie dezentrale Steuerungssysteme müssen der Vergangenheit angehören – insbesondere bei der Gewinnung von Energierohstoffen, wo die Margen derzeit extrem knapp oder de facto nicht vorhanden sind“, so die Bilanz von Steve Harley.

STEPHANIE LEUWER



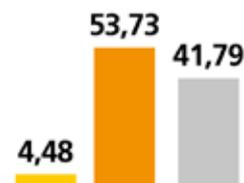
DAS SAGEN LOGISTIKER DER ÖL- UND GASBRANCHE:

(in %)



Sollte die Öl- und Gasbranche offener dafür sein, gemeinsam mit dem Wettbewerb Betriebsanlagen zu nutzen, um Kosten zu senken?

Quelle: DHL Global Energy Conference 2015



Ist die Supply Chain in Ihrem Unternehmen ausreichend transparent?

- Ja
- Ja, könnte aber besser sein
- Nein

Weiterführend

DHL-Studie zur Energie



LUNARE LOGISTIK

DIE WELT IST NICHT GENUG

DHL unterstützt Astrobotic bei der Entwicklung eines Weltraum-Logistikservices.

Deutsche Post DHL Group wird „Offizieller Logistik-provider für die erste Mondmission von Astrobotic“. Das US-Unternehmen will mit seinem Weltraumservice den Mond für die breite Bevölkerung erreichbar machen. Jetzt hat Astrobotic seine neue Peregrine Mondlandefähre vorgestellt.

DHL steuert seine logistische Kompetenz für das Mondunternehmen bei: Der Konzern stellt sicher, dass alle Materialien für die Landefähre und auch persönliche Gegenstände von Privatpersonen, die Astrobotic kostenpflichtig mit ins All nimmt, sicher und rechtzeitig zum Start ankommen. „DHL etabliert seit vielen Jahren logistische Verbindungen auf der ganzen Welt. Es fasziniert uns, mit dieser unglaublichen Unternehmung eine neue Epoche der Logistik einzuleiten, über die Erde hinaus zum Mond“, sagt Arjan Sissing, Senior Vice President, Global Brand Marketing, Deutsche Post DHL Group.

Die Projektpartner arbeiten derzeit gemeinsam daran, die Peregrin Mondlandefähre auf ihren Weltraumeinsatz vorzubereiten. Peregrin ist das Resultat von acht Jahren Entwicklungsarbeit bei Astrobotic. Das Fahrzeug

wird die erste Ladung privater Sendungen auf die Mondoberfläche transportieren. Peregrine kann Nutzlasten zwischen 30 und 265 Kilogramm transportieren. Angetrieben wird die Fähre vom sogenannten Rocketdyne Schubsystem, einem innovativen Weltraumantriebssystem der neuesten Generation.

Die in Pittsburgh, PA, ansässige Astrobotic Technology wurde im Jahr 2007 als Spinn-Off des Instituts für Robotics der Pittsburgh Carnegie Mellon University gegründet. Astrobotic bietet als Logistikunternehmen Weltraumfracht-Beförderungsmöglichkeiten für Unternehmen, Regierungen, Forschungseinrichtungen, Non-Profit-Unternehmen und auch für Privatpersonen. Mit dem firmeneigenen Raumschiff offeriert Astrobotic die Frachtbeförderung zum Mond – zu einem Kilopreis von 1,2 Millionen

US-Dollar. Als Partner der NASA hat das Unternehmen

21 abgeschlossene und laufende Vertragsprojekte mit der US-Weltraumbehörde. Für die erste Weltraummission hat Astrobotics bereits zehn konkrete Frachtbeförderungsaufträge – und Dutzende weitere Anfragen für kommende Missionen.

STEPHANIE LEUWER



Weiterführend

Astrobotic
Peregrine Lander

NASA
Lunar CATALYST



CLEVERER ALGORITHMUS

Jetzt lassen sich online die Emissionen für nahezu alle Transporte und Sendungen berechnen – regional, national und international.

Mit der Einführung des Carbon Calculator ermöglicht DHL seinen Kunden ab sofort die kostenlose Berechnung transportbedingter Emissionen für nahezu alle Sendungsgrößen und Transportmodi. „Während viele andere Berechnungswerkzeuge die Transportemissionen und den Streckenverlauf nur grob abschätzen, sind beim Carbon Calculator echte Routingdaten hinterlegt“, erklärt Christoph

Schönwand, Head of Strategy & GoGreen DHL Freight. Dies gilt für den Weg zum nächsten Flughafen oder Seehafen, für die Hauptlaufstrecken per Luft oder zur See und für die Nachläufe im Bestimmungsland.

Zur Ermittlung der Emissionsmengen greift der Carbon Calculator auf Daten aus dem Carbon Accounting und Controlling von DHL zurück. Die Berechnungen entsprechen methodisch den anerkannten Greenhouse Gas Protocol Standards, dem europäischen Standard EN 16258 sowie den Leitlinien des Global Logistics Emissions Council. „Mit dem intuitiv bedienbaren Carbon Calculator können unsere Kunden die Umweltauswirkungen ihrer Transporte bereits im Vorfeld exakt ermitteln – jederzeit, von jedem Ort und kostenlos,“ sagt Katharina Tomoff, Vice President Shared Value, Deutsche Post DHL Group.

Zur Emissionsberechnung geben die Nutzer den Absende- und Bestimmungsort sowie das Gewicht und Volumen einer Sendung an und wählen den bevorzugten Verkehrsträger aus. Der Carbon Calculator schlägt daraufhin eine Transportroute vor. Mit dem Versandweg ermittelt der Carbon Calculator die Menge an CO₂-Äquivalenten, die beim Transport der Sendung entstehen. Abfragen sind über das System ohne Anmeldung möglich; allen registrierten Nutzern stehen zudem erweiterte Analysefunktionen kostenfrei zur Verfügung.



Grüne Lösungen

Zusätzlich bietet DHL grüne Lösungen an, die wirksam dazu beitragen, Umweltauswirkungen von Logistikketten für ihre Kunden abzubilden und zu reduzieren:

- Track & Trace: Erweitert um den Ausweis der Treibhausgasemissionen, die beim Transport einer Einzelsendung entstehen
- Carbon Report: Individueller Bericht über die Höhe der Treibhausgasemissionen, die durch Transportaufträge mit DHL entstanden sind
- Carbon Dashboard: Interaktiver Carbon Report, der zusätzlich Szenario-Rechnungen bietet, mit denen sich die Auswirkung der Transportmodi, Produktarten und Sendungsgrößen auf die Menge der Treibhausgasemissionen darstellen lässt.

Mit dem Produktbereich „Grüne Optimierung“ unterstützt DHL Kunden dabei, ihre Treibhausgasemissionen zu senken und weitere negative Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren.

TORSTEN ARNOLD

Weiterführend

DHL Carbon Calculator



WASA-LAUF IN SCHWEDEN

IN DER SPUR DER VÄTER

DHL Freight verleiht dem nordischen Mega-Event Räder.

„I fäders spår – för framtids segrar“, zu Deutsch: „In der Spur der Väter – für die Siege der Zukunft“, ist seit 1922 das Motto einer der größten Skiveranstaltungen der Welt. 15.800 Langläufer starten beim weltberühmten „Vasaloppet“. Das große Abschlussrennen, das traditionell am ersten Sonntag im März stattfindet, beendet die Wasa-Woche mit sieben weiteren Langlauf-Wettbewerben rund um Sälen. Über 40.000 Menschen gehen während der Wasa-Woche

auf die Piste: Die Startplätze für das große Abschlussrennen sind schon lange vor dem Winter ausgebucht. Die Schweden gedenken mit dem Wasa-Lauf eines wichtigen historischen Ereignisses: Der schwedische Adlige Gustav I. Wasa flieht vor den Soldaten des dänischen Königs – auf Skiern. Die Schweden beschließen darauf den Aufstand gegen die dänische Herrschaft und schicken zwei ihrer besten Skiläufer los, um Gustav zurückzuholen. Das war 1521 in der



Gegend von Sälen. Zum Gedenken an diese Begebenheit findet seit 1922 der Wasa-Lauf von Sälen nach Mora statt. Die 90 Kilometer im klassischen Stil sind der Höhepunkt der schwedischen Langlaufsaison.

Seit 2011 ist DHL Freight Partner der Veranstalter und organisiert den Transport des kompletten Materials vor, während und nach der Rennwoche. Zum Beispiel werden die Ausrüstung und Kleidung der Athleten zwischen den Umkleidezonen am Beginn und Ende der Rennen transportiert. Und zwar für mehr als 60.000 Teilnehmer! „Wir bringen den Wasa-Lauf zum Laufen“, sagt Maria Johansson Maltez, Marketing-Projektleiterin DHL Freight Schweden, nicht ohne Stolz. Die Zahlen sind beeindruckend:

- 234 Paletten mit Startnummern
- 38 Lastwagenladungen mit Kleidung der Teilnehmer
- 871 Arbeitsstunden vor, während und nach den Rennen alleine für Disponenten und Fahrer

DHL Freight ist zudem Gastgeber und Hauptsponsor des Tjejvasan – ein 30-Kilometer-Lauf ausschließlich für Mädchen und Frauen. Seit 2015 verlost DHL unter den Teilnehmerinnen Special-Wishes. Das Motto: „Was würden Sie sich wünschen, wenn Sie die Ziellinie überschreiten?“ Drei Gewinnerinnen werden diese Wünsche dann erfüllt. Außerdem betreibt DHL Freight einen Stand auf der zeitgleich

Wasa-Lauf – das Abschlussrennen in Zahlen

- 90 Kilometer
- Klassischer Stil (kein Schlittschuhschritt)
- 15.800 Teilnehmer
- Gelaufen wird bei jedem Wetter (Ausnahme: Schneemangel)
- Schnellste Zeit: 3:38:41 Stunden (Jörgen Brink, Schweden, 2012)
- Schnellste Frauenzeit: 4:08:24 Stunden (Vibeke Skofterud, Norwegen, 2012)

Die Sieger 2016

- Herren: John Kristian Dahl (Norwegen) 4:08:00 Stunden
- Damen: Katerina Smutná (Österreich) 4:17:56 Stunden

Weiterführend

Video vom Lauf



stattfindenden Vasaloppet-Messe, veranstaltet ein Kunden-event am Rande des Staffellaufes, betreibt während vier Läufen einen Checkpoint sowie eine Wärmekabine am Start zweier Läufe in Oxberg. „Das ist unser Winterprogramm. Im Sommer geht es weiter. Wir sind auch Logistikpartner der Vasaloppet-Sommerwoche, des Rad- und Lauf-events auf der gleichen Strecke im August“, fasst Maltez die Sponsoring-Maßnahmen zusammen. TORSTEN ARNOLD





LOGISTIK FÜR WINDENERGIE

DER WIND STEHT GÜNSTIG

DHL Freight ist Partner der Wahl
für Vestas Windenergie.

Der Windenergiemarkt boomt. Für Unternehmen in diesem Sektor bieten sich daher gute Wachstumschancen. Diese hängen aber nicht nur an der eigenen Innovationskraft, sondern auch an einem funktionierenden Dienstleisternetzwerk für den Transport und das Aufstellen der großen Anlagen. Der weltweit einzige ausschließlich auf Windenergie spezialisierte Anlagenbauer Vestas Wind Systems A/S arbeitet hierbei mit dem Logistikpartner DHL zusammen.

Die Geschichte von Vestas begann im Jahr 1898 als Schmiede im Westen Dänemarks. Seit 1979 stellt die Firma Windkraftanlagen her und ist inzwischen Weltmarktführer mit einem breiten Angebot hochqualitativer Anlagen. Vestas lieferte weltweit Turbinen mit einer Gesamtleistung von 71 Gigawatt (GW) aus, 49 GW davon sind bereits am

Netz. Zum Vergleich: Ein GW entspricht 1.000 Megawatt (MW), ein MW kann etwas mehr als 900 europäische Durchschnittshaushalte mit Strom versorgen.

Erste Global Wind Conference

Als Global Player ist es DHL jederzeit möglich, diese gigantischen Windkraftanlagen oder auch einzelne Komponenten weltweit zu versenden. Dabei stützt sich der Logistikspezialist auf eine Vielzahl lokaler Niederlassungen. Zudem verfügt DHL über eine hohe Fachkompetenz. Dafür sorgt unter anderem ein eigenes Team von Ingenieuren in drei regionalen Wind Competence Centern. Im Frühjahr 2015 veranstaltete DHL in Dänemark zusätzlich die erste Global Wind Conference, bei der insbesondere der Versand und die damit zusammenhängende Logistik von Offshore-Windanlagen im Fokus standen.

Beim Bau des ersten Windkraftanlagenparks in Serbien war DHL Freight Serbia für den Transport der Generatoren von Vestas und sämtlicher Komponenten zuständig. Eine große Herausforderung: Die Frachtstücke hatten in der Regel Übergrößen, Transport sowie Be- und Entladen waren nur mit Spezialgerät möglich. Dazu kam der mehrfache Wechsel des Transportmittels – von Seeschiffen auf Binnenleichter im Hafen von Konstanza, dann ging es weiter auf der Donau bis Apatin, wo wiederum auf Lkw verladen wurde, und schließlich die Entladung am Bestimmungsort. Country Manager Vladan Šaljić DHL Freight Serbia: „All diese Prozesse begleiten und beobachten wir mit erfahrenen Fachleuten aus dem Regional Wind Competence Center EMEA von DHL. Zum Großteil waren sie bis dahin als Ingenieure in der Windkraftindustrie beschäftigt, kennen sich also in der Materie aus.“

Hohe Qualitätsstandards

Das Kompetenzzentrum gründete DHL zu Beginn der Zusammenarbeit mit Vestas, um Spezialkenntnisse im Windkraftsektor zu bündeln. Die Koordinierung mit dem Zoll und die Auswahl lokaler Partner für das Projekt übernahm DHL Freight Serbia. Die eigentlichen Schwertransporte führte der serbische DHL-Partner Bora Kečić durch. Das Unternehmen kümmert sich um die Entladung, die Sicherung der Komponenten auf Spezial-Lkw und den Transport zur Baustelle.

„Der reibungslose Ablauf dieses komplexen, multimodalen Transports der Windkraftanlagen und ihrer Zubehöreile ist eine Bestätigung der hohen Qualitätsstandards von DHL Freight“, so Vladan weiter. ANNE GOERGEN



Weiterführend

Webseite von Vestas



HAMBURGER ELBPHILHARMONIE

KÖNIGIN ZUM ANFASSEN

Das größte Instrument in der neuen Hamburger Elbphilharmonie kann keiner alleine transportieren. Deshalb fährt DHL vor dem kulturellen Leuchtturmprojekt vor.



Lange haben nicht nur die Hamburger warten müssen. Musikfreunde aus der ganzen Welt fiebern dem Termin entgegen. Am 11. Januar 2017 soll es nun so weit sein: Das erste Konzert in der Elbphilharmonie. Im Frühjahr startete der Kartenvorverkauf. Und das mit Abstand größte Instrument – die Orgel – ist bereits auf dem Weg nach Hamburg, Stück für Stück, in vielen Tausend Einzelteilen. Gebaut wurde sie vom Bonner Orgelbauer Klais. Außergewöhnliche Klangwunder haben die Manufaktur weltbekannt gemacht.

Für die Königin der Instrumente gibt es natürlich einen Transport erster Klasse vom Rhein an die Elbe. Der Chauffeur ist DHL Trade Fairs & Events (TFE). Besonders erfahrene Fahrer bringen die empfindlichen Einzelteile erschütterungsfrei nach Hamburg. Für die insgesamt 25 Tonnen schwere Orgel mit 4.812 Pfeifen – die längste ist 10 Meter lang, die kleinste 1 Zentimeter – sind mehrere Touren nötig. Die ersten Instrumententeile fanden schon vor einem Jahr ihren Platz unter der Decke des Konzertsaals. Zurzeit liefert DHL Bauteile wie die Windlade und die Holzpfeifen an, die Klais-Mitarbeiter nach und nach einbauen. Den Abschluss im Juni 2016 bilden dann die empfindlichen Orgelpfeifen aus Metall. „Wir Be- und Entladen von Hand. Durch diese Arbeitsweise brauchen wir etwa fünf bis sechs Stunden für ein Frachtvolumen, das wir normalerweise in einer halben Stunde verladen“, erläutert Gregor Klammer von DHL TFE. Auch beim Festzurren der empfindlichen Fracht im Laderaum ist Feinarbeit gefragt. Die DHL-Experten für Veranstaltungslogistik müssen viele Einzelteile einzeln fixieren und zusätzlich gegen Stöße schützen.

Fest steht: „berührende“ Erfahrungen mit der neuen Orgel bleiben kein exklusives Erlebnis der Mitarbeiter von DHL TFE. Denn die Orgel der Elbphilharmonie ist so ungewöhnlich wie der ganze Bau. Die Pfeifen im Großen Konzertsaal hängen nicht in der Höhe, sondern sind zwischen den Rängen und Sitzreihen auf drei Ebenen angeordnet. An manchen Stellen können Konzertbesucher dann einen Blick zwischen den Orgelpfeifen hindurch auf das hölzerne Innere werfen. Und sie können die Oberfläche des Instrumentes berühren – eine Königin zum Anfassen für alle Musikfreunde.

BIRGIT KUPAS

Weiterführend

Orgelbauer Philipp Klais über die Elbphilharmonie-Orgel



GEGEN ALLE WIDERSTÄNDE

DHL Global Forwarding, Freight Greece, trotz
widriger Umstände in der Erfolgsspur.

Die Voraussetzungen für Unternehmen auf dem griechischen Markt sind alles andere als gut: Das Bruttoinlandsprodukt ist in den vergangenen acht Jahren um 25 Prozent gefallen, jeder vierte Grieche im erwerbsfähigen Alter ist arbeitslos, dazu die Flüchtlingsproblematik. Die Auswirkungen auf die Logistikbranche sind gravierend, im Vergleich zu 2008 hat sich der Transportmarkt halbiert. Aber auch unter diesen Voraussetzungen können Unternehmen durchaus wachsen – DHL Freight Griechenland hat seinen Erlös 2014 um fast 60 Prozent gegenüber dem Beginn der Krise gesteigert und konnte das EBIT im Vergleich zu 2008 sogar verachtfachen.

Ein solches antizyklisches Wachstum war natürlich nur mit neuen Ideen möglich. „Anstatt einfach um jeden Preis Kosten zu senken, sind wir in die Offensive gegangen und haben uns nach profitablen Marktlücken umgesehen“, erklärt Stefanos Agiopoulos, Country Marketing & Sales Manager DHL Global Forwarding, Freight Greece. Die Zusammenarbeit mit Express und Global Forwarding wurde in der Krise deutlich intensiviert, um geschäftsfeldübergreifenden Umsatz zu generieren.

Tür nach Ostasien

Die Kooperation gipfelte schließlich in einer Umorganisation zum Oktober 2015. DHL Global Forwarding, Freight Greece (DGFF Greece), vereinigt seitdem das komplette Portfolio aus Straßen-, Luft- und Seetransport unter einem Dach. Das hat nicht zuletzt für international agierende Kunden Vorteile, zumal eines der wichtigsten Transitzentren der neuen „Maritimen Seidenstraße“ der DHL in Piräus liegt, einer geographisch idealen Position für die multimodale Verbindung von Ostasien. Die Kombination aus Straßen- und Ozeantransport bringt beispielsweise auf der

Strecke von und nach Rotterdam einen Zeitgewinn von bis zu neun Tagen gegenüber der reinen Schiffsroute, denn die Fracht braucht aus Griechenland nur zwei bis fünf Tage, um die europäischen Schlüsselmärkte zu erreichen. Außerdem investierte DHL antizyklisch in neue Infrastruktur. Die beiden neuen Terminals in Kreta und Patras stärken die Stellung in den Provinzen.

Idealer Partner für Lebensmitteltransporte

„Zudem haben wir uns entschieden, das Produktportfolio um Dienstleistungen aus dem Bereich DHL Freight ColdChain zu erweitern. Das hat sich vollständig ausgezahlt, denn inzwischen kommen mehr als 20 Prozent unserer Umsätze aus den Bereichen Healthcare und Life Science, die auf temperaturregulierte Transporte angewiesen sind“, so Stefanos Agiopoulos. Hierfür gibt es bei DGFF Greece inzwischen sogar ein eigenes Team. In diesem Zusammenhang spielt auch die Ladungssicherheit eine große Rolle. Sämtliche Fahrzeuge sind mit den neuesten Sicherheitssystemen ausgestattet, verfügen über GPS, Türöffnungssensoren und Alarmknöpfe. Sicherheitsschlösser, Zwei-Fahrer-Besatzungen und Temperaturkontrollen in Echtzeit sind ebenso selbstverständlich wie eine 24/7-Überwachung der Ladungen. Langfristig ist ein Anschluss an das DHL ThermoNet-Netz, also temperaturüberwachte Luft- und Seefracht geplant.

Das ist insofern von Bedeutung, weil Griechenland einer der weltgrößten Produzenten landwirtschaftlicher Güter und frischer Lebensmittel ist. Für deren Transport ist DGFF Greece mit seinen vielfältigen Routen nach ganz Europa und darüber hinaus ein idealer Partner, ganz gleich, ob der Versand gefroren, gekühlt oder bei Umgebungstemperatur erfolgen muss.

KAI ORTMANN

LOGISTIKZENTRUM MALMÖ

NEUES IM NORDEN

Effizient und ergonomisch – das neue
Terminal von DHL Freight im
schwedischen Malmö ist eröffnet.

Neue halbautomatische Sorter anstelle der aufwendigen Handsortierung sorgen für mehr Effizienz und Produktivität. Die Halle ist intelligent aufgeteilt. Aufgrund der kurzen Wege müssen weniger Gabelstapler fahren. Die neue Anlage erfordert darüber hinaus weniger Wartungsaufwand. Rampen und Ladebuchten sind nach ergonomischen Gesichtspunkten angelegt. Das neue DHL Freight Terminal im Osten von Malmö entspricht nicht nur modernsten logistischen Anforderungen. Das zertifizierte Green Building erfüllt auch hohe Ansprüche an Nachhaltigkeit.

Es verfügt über eine energieeffiziente Wärmepumpenheizung, die emissionsarm arbeitet und niedrige Heizkosten mit einem kleinen CO₂-Fußabdruck verbindet. Zudem ist es nach dem TAPA (Transported Asset Protection Association) Sicherheitsstandard Klasse B zertifiziert. DHL hat das Terminal schlüsselfertig von der Firma Catena angemietet, mit der der Konzern an vielen Standorten zusammenarbeitet.

Malmö ist ein strategisch wichtiger Standort für das DHL Freight Netzwerk in Schweden. Die drittgrößte Stadt des Landes ist das Tor nach Dänemark. Sie liegt ver-



Transported Asset Protection Association

Der Zusammenschluss von Markenherstellern, Technologieanbietern, Versicherungen und Logistikfirmen hat Standards entwickelt, die innerhalb der Transport- und Lieferkette den qualitativ besten und sichersten Transport von Waren und Gütern (per Straße, Schiene, See oder Luftweg) vom Hersteller bis zum Handelsunternehmen sicherstellen.



kehrsgünstig direkt an der berühmten Öresundbrücke, die Malmö mit der dänischen Metropole Kopenhagen verbindet. Das Bauwerk ist die weltweit längste Schrägseilbrücke für kombinierten Straßen- und Eisenbahnverkehr. Es ist diese Brücke, durch die die Öresundregion sehr viel besser erschlossen werden konnte.

Das bis dahin genutzte, vor 40 Jahren erbaute Terminal war sichtbar in die Jahre gekommen. Sowohl Effizienz als auch technische Ausstattung entsprachen nicht mehr modernen Standards. Nach der Verlagerung des DHL Freight Euroconnect-Stückgutgeschäftes für Zentraleuropa nach Helsingborg waren die alten Gebäude zudem um ein Drittel überdimensioniert. Die Immobilienabteilung des Konzerns (CRE) prüfte alle Optionen und entschied sich schließlich für den Neubau. Mit dem neuen Terminal hat DHL Freight Schweden jetzt alle Trümpfe in der Hand, heute und in Zukunft an diesem wichtigen Standort überzeugende Lösungen zu bieten. JÜRGEN ESCHMEIER



Neubau mit hohen Effizienz- und Umweltstandards: das Terminal in Malmö von DHL Freight Schweden.

SELBSTFAHRENDE LKW

AUTONOME ZUKUNFT

In den USA und Deutschland rollen selbstfahrende Lkw jetzt erstmals über öffentliche Straßen.



Der Hoover Damm ist eine amerikanische Ikone. Ein Zeichen, dass die Vereinigten Staaten groß denken und große Taten vollbringen können. Und ein idealer Ort für den ersten Auftritt eines zugelassenen selbstfahrenden Lkw auf einer nicht abgesperrten öffentlichen Straße. Im Mai 2015 fuhr der Freightliner Inspiration Truck, geleitet vom Assistenz-System Highway Pilot, selbstständig über den Highway auf der Dammkrone. Dabei saß noch ein Fahrer im Führerhaus, denn beim sogenannten teilautonomen Fahren muss ein Mensch jederzeit eingreifen können. Fünf Monate später, am 2. Oktober 2015, dann der allererste Selbstfahr-Termin in Deutschland: Hier steuert ein Mercedes-Benz Actros ebenfalls teilautonom über die Autobahn A8 in der Nähe von Stuttgart. Diesmal gibt es sogar einen VIP-Beifahrer: den Ministerpräsidenten des Bundeslandes Baden-Württemberg, der nach eigenem Bekunden ein absolut sicheres Gefühl an Bord hatte.

Die Basis dieser Sicherheit ist eine Art Autopilot. Der sogenannte Highway Pilot besteht aus Frontradar und Stereokamera sowie einer Reihe bekannter Assistenzsysteme wie etwa einem Abstands-Regeltempomaten. Das Zusammenspiel dieser Komponenten ist inzwischen international ausgiebig getestet. Das System hat über 20.000 Kilometer auf Teststrecken in den USA und Deutschland hinter sich.

Die Vorteile: Die technischen Assistenten werden nie müde oder unaufmerksam, auch nicht bei langen monotonen Fahrten. Auch Dieserverbrauch und damit die CO₂-Belastung können dank optimalem Beschleunigen, Schalten und Bremsen sinken. Die effiziente und gleichmäßigere Fahrweise ist zudem ein gutes Mittel gegen Staubbildung. Darüber hinaus kann sich der Fahrer mit anderen Dingen beschäftigen: Frachtunterlagen bearbeiten, Touren planen, Telefonate führen etc.

Bis sich das teil- oder sogar vollautonome Fahren auf breiter Front durchsetzen wird, sind aber noch einige Jahre technischer Entwicklung nötig, besonders aber die Klärung von Fragen des Datenschutzes und der Haftung bei Unfällen. Dass teilautonomes Fahren manchmal nicht vollständig reibungslos verläuft, zeigt Google: Am 14. Februar 2016 kollidierte ein Fahrzeug des Internetkonzerns leicht mit einem Bus. Experten gehen davon aus, dass der teilautonome Pkw Schuld am Crash ist, da sein Algorithmus die Fahrweise des Buses falsch einschätzte. Der Unfall ist ein Beweis, wie wichtig Testfahrten auf dem Weg zum marktreifen Autopilot-Fahrzeug sind.

Regulatorisch feste Leitplanken sind also unbedingt nötig, um das autonome Fahren zum sicheren Erfolg zu machen. Im September 2015 beschloss das Bundeskabinett eine „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“, die vom Recht über Infrastruktur bis zum Datenschutz vielfältige Handlungsfelder abdeckt. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Mein Ziel ist, dass Deutschland Leitanbieter für automatisierte und vernetzte Fahrzeuge ist und zum Leitmarkt wird.“

Weiterführend

Video zur Vorstellung des ersten teilautonomen fahrenden Serien-Lkws in Deutschland



Video zum Freightliner Inspiration Truck und zu seiner Fahrt auf dem Hoover-Damm



ANMELDUNGEN SCHWERER LKW

Polen an der Spitze.

Die Neuzulassungen schwerer Lkw stiegen im ersten Quartal EU-weit um 18 Prozent. Die größten Zuwächse gab es in:

- Polen (+43 %)
- Niederlande (+25 %)
- Spanien (+22 %)

Im März nahm der Anstieg der Neuzulassungen etwas ab und lag noch bei 12 Prozent. In Deutschland stagniert die Neuzulassungsrate faktisch, der Anstieg liegt bei einem Prozent.

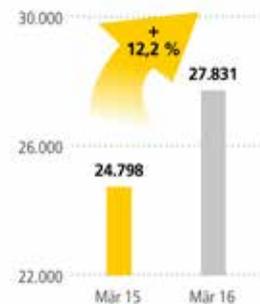
LKW-NEUZULASSUNGEN (ÜBER 16 T) Q1 2016

gegenüber Vorjahreszeitraum

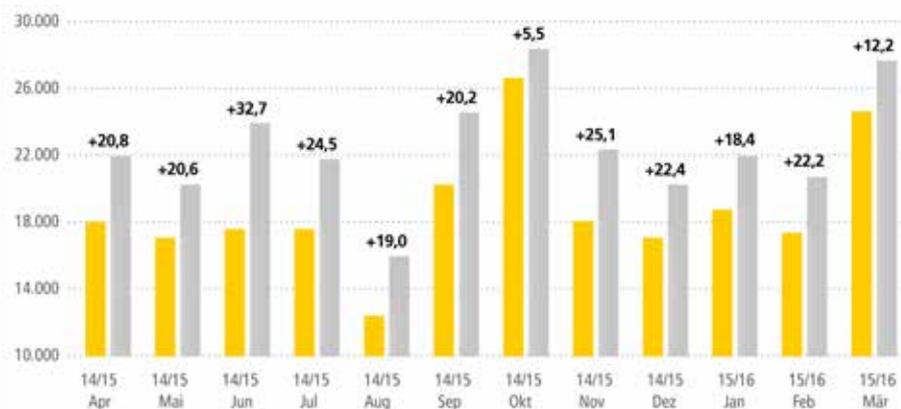
Land	Anzahl	Veränderung (%)
EU	71.501	+18 %
Deutschland	16.033	+8 %
Frankreich	10.098	+17 %
UK	8.281	+14 %
Polen	5.874	+43 %
Spanien	4.749	+22 %
Niederlande	4.572	+25 %

Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), April 2016

NEUE LKW ÜBER 16 T



NEUREGISTRIERUNGEN VON SCHWEREN LKW (ÜBER 16 T) IN DER EU



Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), April 2016

■ Von April 2014 bis März 2015
■ Von April 2015 bis März 2016



DEUTSCHE LKW-MAUT

AUSWEITUNG DER ZAHLZONE

Lkw-Maut in Deutschland ab 2018
auch auf Bundesstraßen.

Auf rund 15.000 Kilometern Straße müssen Lkw über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bisher in Deutschland Gebühren zahlen – noch. Denn das Bundeskabinett hat beschlossen, diese Gebührenpflicht ab dem 1. Juli 2018 deutlich auszuweiten. Dann wird auch das Befahren der 40.000 Kilometer Bundesstraßen mautpflichtig. Die jährlich zu erwartenden zwei Milliarden Euro Einnahmen sollen komplett in den Infrastrukturausbau fließen.

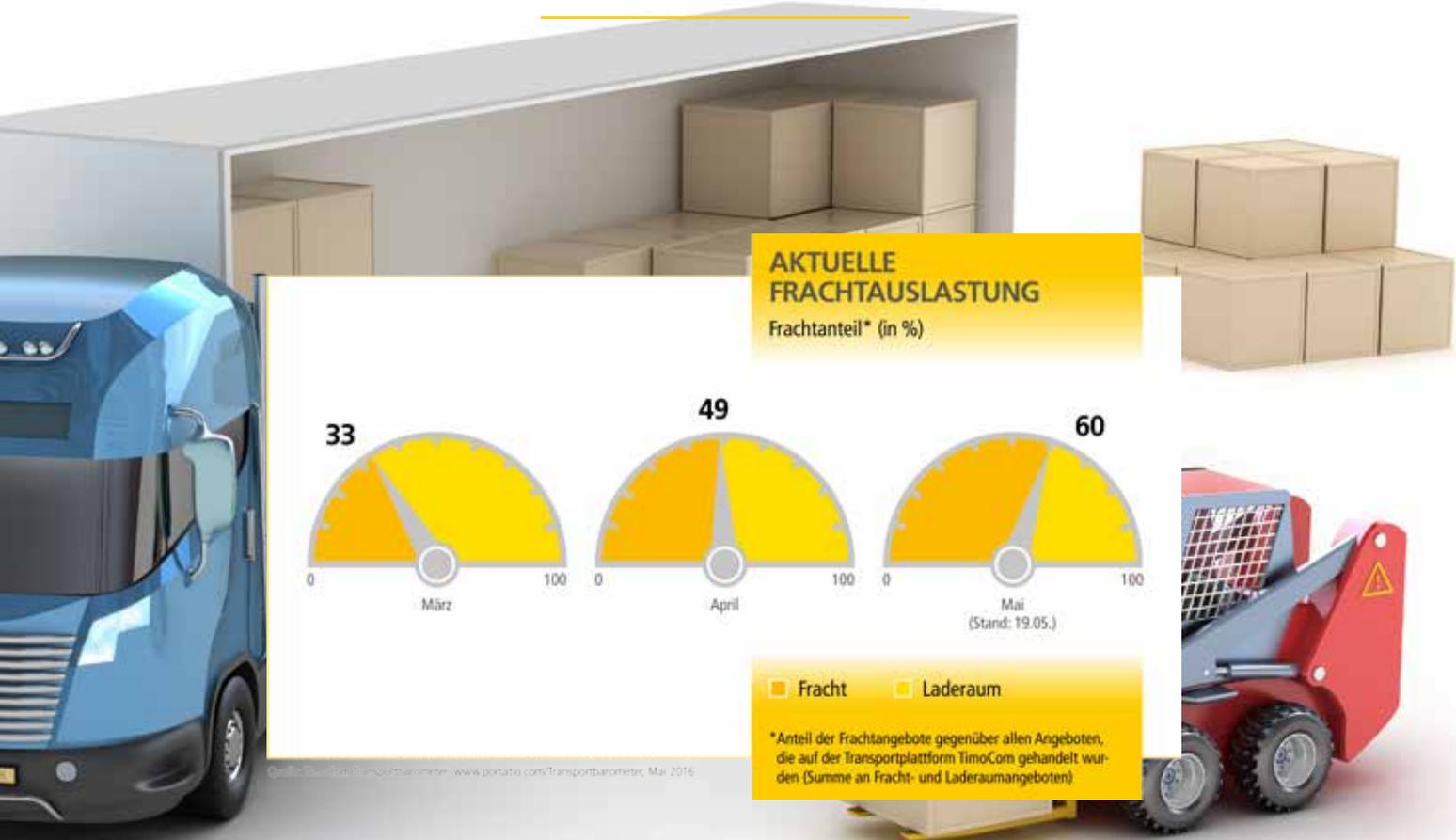
Für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist das ein weiterer logischer Schritt seiner Verkehrspolitik: „Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen vollziehen wir den Systemwechsel von einer Steuer- hin zu einer Nutzerfinanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur.“ Der Minister sieht die Gesetzesänderung auch als Beitrag zur Deckung der von ihm initiierten Erhöhung der Infrastrukturausgaben. Diese steigen um 40 Prozent auf rund 14 Milliarden Euro.

Durch die Neuregelung dürften zu den bislang 1,6 Millionen mautpflichtigen Fahrzeugen weitere 130.000 hinzukommen, die bislang die Autobahnen gemieden haben. Über eine weitere Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht soll bis Ende 2017 entschieden sein. Hier erhebt sich allerdings bereits Widerspruch, da dies auch viele Handwerksbetriebe treffen würde. Der Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) beispielsweise kritisiert bereits den jetzt getroffenen Beschluss und lehnt neue Gebühren ohne gleichzeitige Entlastung ab. „Der Staat nimmt den Autofahrern bereits heute Jahr für Jahr mehr als 50 Milliarden Euro ab. Davon fließt nur ein Bruchteil in Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Angesichts dieser Fehlentwicklung verbieten sich alle Pläne für weitere Belastungen“, so BVMW-Präsident Mario Ohoven.

Mit dem Kabinettsbeschluss endet ein längeres Tauziehen um die Pläne des Verkehrsministeriums. Die SPD war dafür, um mehr Geld in den Straßenbau stecken zu können. Teile der Union warnten vor zusätzlichen Belastungen für die Wirtschaft. Die Einnahmen fließen bisher allein an den Bund, künftig bekommen aber auch die Länder etwas ab. Etwa acht Prozent des Netzes liegen nicht in Bundeszuständigkeit. Das sind beispielsweise Ortsdurchfahrten. Dort erzielte Einnahmen erhalten nach Abzug der Systemkosten die betroffenen Bundesländer.

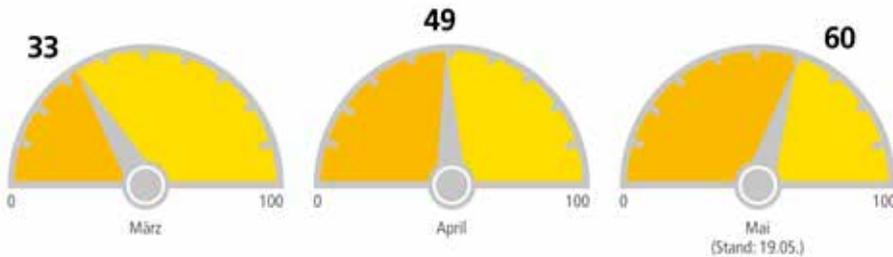
TRANSPORT-BAROMETER

Aufwärtstrend



AKTUELLE FRACHTAUSLASTUNG

Frachtanteil* (in %)



■ Fracht ■ Laderaum

*Anteil der Frachtabgebote gegenüber allen Angeboten, die auf der Transportplattform TimoCom gehandelt wurden (Summe an Fracht- und Laderaumangeboten)

Quelle: Transportbarometer, www.portato.com/Transportbarometer, Mai 2016

FRACHTAUSLASTUNG IM JAHRESVERGLEICH

Frachtanteil* (in %)



■ 2014 ■ 2015 ■ 2016

*Anteil der Frachtabgebote gegenüber allen Angeboten, die auf der Transportplattform TimoCom gehandelt wurden (Summe an Fracht- und Laderaumangeboten)

Quelle: Transportbarometer App, www.timocom.de/TimoCom/TimoCom-Mobil, 19. Mai 2016

UND ES KOMMT DOCH AUF DIE LÄNGE AN!

Ergebnis der Freight Connections-Umfrage zum europaweiten Einsatz von Lang-Lkw!

Im April fragten wir Sie nach Ihrer Meinung zu Lang-Lkw in Europa. Viele von Ihnen haben sich an unserer Umfrage beteiligt. Dafür ein herzliches Dankeschön!

ERGEBNIS DER KURZUMFRAGE



Quelle: DHL Freight Connections

(in %)



DIESELPREISE

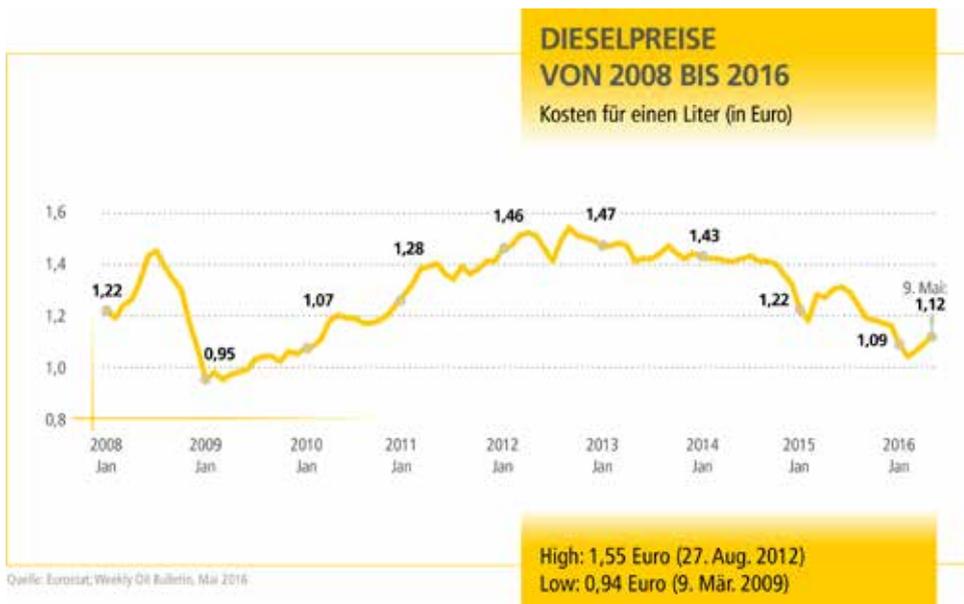
Kommentar von Eugen Weinberg,
Leiter Rohstoffanalyse der Commerzbank.



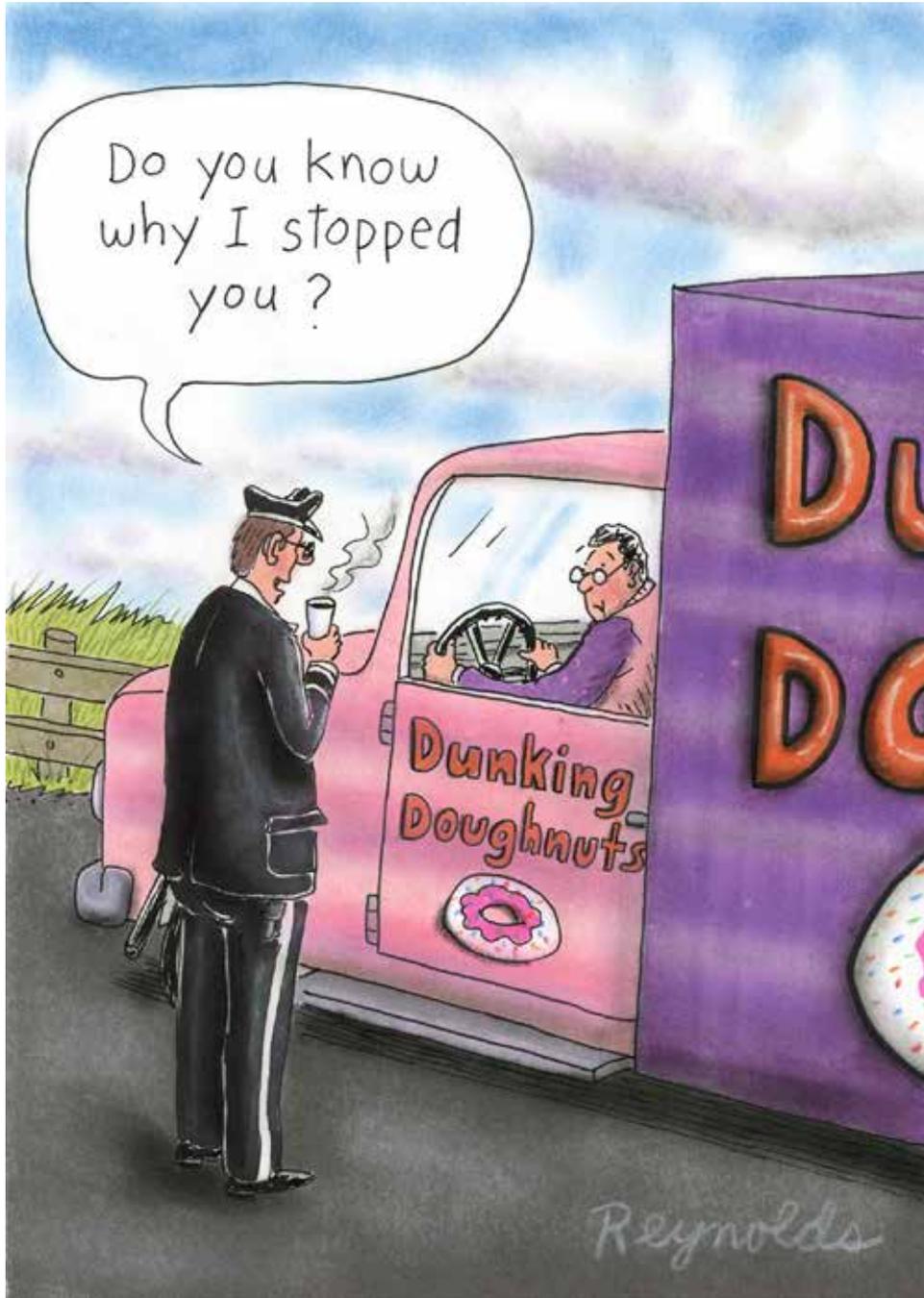
Die Benzinpreise sind in den vergangenen Monaten deutlich stärker als die Dieselpreise gestiegen. Denn die Benzinnachfrage weltweit ist so stark wie nie. Starke Autoabsätze weltweit und die hohe Fahrleistung – zum Beispiel legten die US-Amerikaner in den zwölf Monaten bis Februar 2016 so viele Fahrmeilen zurück wie nie zuvor – konnten die höhere Motoreffizienz kompensieren und die Benzinnachfrage deutlich anschieben. Bei Diesel ist die Situation eigentlich fast diametral zu Benzin. Die industrielle Nachfrage schwächelt wegen geringerer Wirtschaftsdynamik weltweit. Zugleich geht die Heizöl- bzw. Gasölnachfrage wegen wärmerer Wintertemperaturen und struktureller Veränderungen tendenziell zurück. Deshalb sorgt die hohe Produktion von sogenannten Mitteldestillaten für einen massiven Anstieg der

Lagerbestände. Insbesondere sind die Bestände in Europa so hoch wie lange nicht mehr. Dennoch sind auch die Dieselpreise zuletzt stärker angewachsen. Der Grund dafür liegt sicherlich in einem massiven Anstieg des Rohölpreises, der sich seit Januar um über 70 Prozent erhöht hat.

Wir sind jedoch überzeugt, dass der Preisanstieg teilweise sehr spekulativ getrieben und wenig fundamental unterstützt ist. Nach wie vor bleibt der Ölmarkt stark überversorgt, die OPEC kann sich nicht auf eine Produktionskürzung einigen und die US-Ölproduktion dürfte demnächst nicht mehr so massiv zurückgehen. Auch wenn wir langfristig von deutlich höheren Ölpreisen überzeugt sind, dürfte der Rohöl- und damit auch der Dieselpreis auf Sicht der nächsten drei Monate zurückgehen.



CARTOON



DHL FREIGHT SERVICE

PRODUKTE

DHL FREIGHT EUROLINE	Europaweite Transportlösungen für Teil- und Komplettladungen
DHL FREIGHT EUROCONNECT	Europaweites Sammelgutnetzwerk für palettierte und unpalettierte Ware
DHL FREIGHT EURAPID	Tagesgenauer Premiumservice für Sammelgut
DHL FREIGHT COLDCHAIN	Europaweite temperaturgeführte Sammelguttransporte (Fokus Pharma)
DHL FREIGHT HIGHVALUE	Europaweite Sammelguttransporte für High Value Produkte (Luxusgüter, High Tech)
DHL FREIGHT HOME DELIVERY	Europaweite standardisierte Hauslieferung
DHL FREIGHT HOME DELIVERY PLUS	Erweiterte europaweite Hauslieferung (ausgewählte europäische Märkte)
DHL RAILLINE	Multimodale Schienentransporte für Komplettladungen für die Verbindung zwischen Europa und Asien/Pazifik in beide Richtungen
DHL RAILCONNECT	Multimodale Schienentransporte für Stückgut für die Verbindung zwischen Europa und Asien/Pazifik in beide Richtungen
DHL CUSTOMS SERVICES	Zolldienstleistungen und Zollabfertigung

LÖSUNGEN

DHL FREIGHT EURONET	Komplettladungen & intermodale Lösungen
DHL DOOR-TO-MORE	Interkontinentale direkte Zustellung
DHL DOOR-TO-MORE CONSUMER	Interkontinentale direkte Zustellung (B2C)
DHL LEAD LOGISTICS PARTNER	Optimiertes Management und Lösungen für Straßengütertransporte
DHL FREIGHT SPECIAL TRANSPORTS	Lösungen für Übergrößen und Schwertransporte
DHL TRADE FAIRS & EVENTS	Messe- und Event-Logistik
DHL FOOD LOGISTICS	Lösungen für die Lebensmittellogistik
TRANSPORT RELATED WAREHOUSING	Lagerlösungen (exklusiv oder Shared)
LOGISTICS CONSULTING	Speziell für den Kunden maßgeschneiderte Lösungen
CUSTOMS CONSULTING	Analyse der Lieferketten – Identifikation von Optimierungspotenzialen und möglichen Risikofeldern

- Standardservices
- Integrierte Lösungen
- Spezialservices



DHL FREIGHT EURAPID

BESTER SEINER KLASSE

Priorisierter Versand ist jetzt ganz einfach - mit taggenauen Laufzeiten und dem "Speed of Yellow" können Sie uns Ihre Lieferungen für schnelle und pünktliche Lieferungen anvertrauen. Ein erstklassiger Kundenservice ist leicht erreichbar und macht Ihren Versand zu einer ganz persönlichen Erfahrung für Sie.

Profitieren Sie von unserem starken Netzwerk in ganz Europa und darüber hinaus und der hohen Fachkompetenz unserer Experten in jedem Sektor.

Kontaktieren Sie uns noch heute für Ihre Buchung:
freightservices@dhl.com

DHL Freight – Excellence. Simply delivered.
dhl.com/eurapid

