www.dhl-freight-connections.com

Ausgabe 1/2018

Freight Connections

DAS KUNDENMAGAZIN VON DHL FREIGHT

MAUT 2018
Zahlen, bitte!

UNFÄLLE VERMEIDEN
Rollende Schutzzone

HAFTUNGSFRAGEN
Sauber geregelt?

E-ANTRIEB

LAUTLOS UND ABGASFREI

Pilotversuch mit dem ersten elektrischen Serien-Lkw

AUSGABE 1/2018

INHALT

04

DAS MASS DER DINGE

ANTJE HUBER ZUR KUNDENUMFRAGE

MANAGEMENT MESSAGE

DAS MASS DER DINGE 4
Antje Huber über die Kundenumfrage 2018

SPOTLIGHT ON

AUFWÄRTSTREND BEI DEN GROSSEN 6
Zahl des Monats

ZAHLEN, BITTE! 8
Maut 2018

TIMING IST ALLES 11
Bestenlisten

EXPLOSIONSPOTENZIAL ZÄHMEN 12
Gefahrguttransporte

ROLLENDE SCHUTZZONE 14
Unfälle vermeiden

RÜCKSCHRITT MIT KONSEQUENZEN 16
Brexit

FINGER WEG! 18
Autonomes Fahren

ES WIRD ENG 20
Parkplatzsituation

BUSINESS INSIDE

INNOVATION IM FLUG 22
Drohnenrennen

LAUTLOS ANS ZIEL 24
Der FUSO eCanter

SEKT AUF DEN SCHIENEN 26
Best Practice Freixenet

ERFOLGREICH ZWISCHEN BELT UND POLARKREIS 28
Länderreport Schweden

SAUBER GEREGELT? 30
Incoterms beantwortet Haftungsfragen

NEUES AUS DEM DHL FREIGHT NETZWERK 32
Aktuelle Verbesserungen

MARKET NEWS

KONJUNKTUR FÜR LANGFINGER 34
Transportrisiken

UNGEBROCHENE NACHFRAGE 36
Frachtauslastung

AUSSTIEG LANGFRISTIG MACHBAR 38
Umfrage-Ergebnis zum Antriebswechsel

WACHSTUM AUF HOHEM NIVEAU 39
Zulassungszahlen schwerer Lkw

FOOD-TRUCK MAL ANDERS 40
Video des Monats

ENTSPANNUNG VORAUS 41
Dieselpreis-Kommentar

CARTOON 42

BREIT GEFÄCHERT 43
Leistungsspektrum DHL Freight

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 **Inhaltlich Verantwortlicher gem. § 55 Abs. 2 RStV:** Martin Leopold, Chief Sales Officer, Godesberger Allee 102-104, D-53175 Bonn ■ **Redaktion:** Martin Leopold, Antje Huber, Torsten Arnold ■ **Board of Management (Vertretungsberechtigte):** Uwe Brinks, Antje Huber, Janina Spiegelburg, Thomas Vogel ■ **E-Mail- Adresse:** freight-ho-marketing@dhl.com ■ **Realisation:** Goergen Kommunikation GmbH, Lungengasse 48-50, D-50676 Köln, Anne Goergen, Michael Wayand, Sonja Terbrüggen, Kai Ortmann, Grafik: Necmettin Atlıalp, Xenia Fink ■ **Bildnachweise:** Commerzbank (S. 41); DR1 Racing (S. 22-23); Embark Trucks (S. 18-19); Erik Liebermann, liebermann-cartoons.de (S. 42); iStock/: 3alexd (S. 3, 6-7), typhoonski (S. 8-10), urfinguss (S. 11), 3dts (S. 13), Chesky_W (S. 14-15), Lalocracio (S.16-17), Alija (S. 20-21), secablue (S. 28-29), selimcan (S. 30-31), chokkicx (S. 32-33); Rudi_Lange (S. 34-35); topae (S. 36); jianghaistudio (S. 38); SergeiKorolko (S. 38); paulbranding (S.39); alle anderen DHL

06
AUFWÄRTSTREND BEI DEN GROSSEN
ZAHL DES MONATS

08
ZAHLEN, BITTE!
MAUT 2018

18
FINGER WEG!
AUTONOMES FAHREN

22
INNOVATION IM FLUG
DROHNENRENNEN

ERFOLGREICH ZWISCHEN BELT UND POLAREIS
LÄNDERREPORT SCHWEDEN
28

KUNDENUMFRAGE

DAS MASS DER DINGE

Mittelpunkt und Fokus der Strategie FREIGHT 2020 sind unsere Kunden. Ihre Wünsche und Befindlichkeiten zu erfahren, war das wichtigste Ziel der Zufriedenheitsumfrage 2018.

Unser Anspruch ist es fortwährend bestmögliche Qualität zu liefern. Denn nur das bringt die Zufriedenheit, auf der langfristige und fruchtbare Geschäftsbeziehungen aufbauen. Qualität bedeutet für uns: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, gute Beratung sowie Transparenz bei Preis und Leistung.

In all diesen Punkten liefert DHL Freight bereits hervorragende Arbeit ab. Aber es gibt immer noch kleinere Stellschrauben, an denen wir drehen können, um eben genau den Tick besser zu werden, sodass unsere Kunden nicht nur zufrieden, sondern auch begeistert sind. Und diese Punkte gilt es herauszuarbeiten.

Unsere diesjährige Kundenzufriedenheitsumfrage wurde vom 10 April bis zum 4. Mai durchgeführt. In diesem Jahr wurden erstmalig alle Länder, in denen DHL Freight Leistungen und Services anbietet, einbezogen. Dazu wurden Kunden, die in den vergangenen zwölf Monaten Sendungen mit DHL Freight versandt haben, über ein Onlinetool befragt. Die Beantwortung dauerte etwa zehn Minuten.

Damit wollten wir nicht nur herausfinden, ob Sie generell mit uns zufrieden sind, sondern es ging eben auch darum, neuralgische Punkte zu identifizieren und Verbesserungsvorschläge aus Kundensicht zu erhalten.

Die Ergebnisse fließen unmittelbar in unsere Arbeit ein, kommen also Ihnen und allen anderen Kunden zugute. Sollten Sie an den Resultaten ebenfalls interessiert sein, können Sie diese nach der Auswertung im Spätsommer gerne bei uns anfordern. Auch außerhalb der Zufriedenheitsstudie ist Ihr Feedback und Ihre Meinung sehr wertvoll für uns. Daher schätzen wir es sehr, wenn Sie Ihre Anliegen jederzeit mit uns teilen – damit wir Ihnen laufend beste Qualität bieten können

Vielen Dank an alle Teilnehmer der Studie und den kontinuierlichen Austausch zur ständigen Verbesserung.

Ihre Antje Huber

Chief of Marketing, Global Head of Strategy and
Chief of Staff DHL Freight

ZAHL DES MONATS

AUFWÄRTSTREND BEI DEN GROSSEN

Die Weltwirtschaft wächst weiter. Das hat natürlich auch Auswirkungen auf die Anzahl benötigter Lkw, um alle produzierten Güter an ihren Bestimmungsort zu bringen. Die Schätzung der Internationalen Energieagentur (IEA) zur Anzahl schwerer Lkw ab 12 Tonnen weltweit ...

Quelle: The Future of Trucks, International Energy Agency, 2017

MAUT 2018

ZAHLEN, BITTE!

Bei den Straßenbenutzungsgebühren in Europa stehen 2018 zahlreiche Änderungen an – Tendenz leider fast immer steigend. Auf welche Neuerungen müssen sich Flottenbetreiber und Lkw-Fahrer einstellen? Hier ist eine Auswahl wichtiger Neuregelungen.

BELGIEN

In Wallonien gibt es geänderte Mauttarife und es kommen neue Mautstrecken auf den Nationalstraßen N14, 35, 42, 43 und 73 hinzu. Dazu ist in Flandern und auf den Autobahnen von Brüssel ein spezieller Mautsatz für Euro VI-Fahrzeuge geplant. Der Unterschied zwischen Euro V- und Euro VI-Lkw liegt dann bei einem Cent. Außerdem wird die Maut auf kleine Sattelzugmaschinen von 3,5 Tonnen oder weniger der Fahrzeugkategorie N1 ausgeweitet. Für diese Fahrzeuge sind dann auch On-Board-Units (OBUs) Pflicht. Zudem drohen Änderungen bei den Bußgeldern für Mautverstöße.

STANDARDS MIT DER BOX

Mit der Aufnahme der Geschäftstätigkeit von Toll4Europe GmbH im April 2017 kommt Bewegung in das Projekt eines europaeinheitlichen OBU-Systems. Das Gemeinschaftsunternehmen wird von T-Systems International, Daimler und DKV EURO SERVICE getragen. Sein Ziel: die europaweite Mautabrechnung mit nur einer Box für Lkw ab 3,5 Tonnen. Die Mautbox UTA One ist seit kurzem erhältlich. Zunächst stehen Belgien, Frankreich, Österreich, Italien, Portugal, Spanien und Polen auf der Agenda. Wenn möglich werden Deutschland und Ungarn ebenfalls zeitnah angebunden. Die Roadmap des Unternehmens ist es, dass mittelfristig alle heutigen und künftigen mautpflichtigen Straßen-, Brücken- und Tunnelmauten über nur ein Gerät erfasst werden.

DEUTSCHLAND

Die Bundesrepublik weitet ihr mautpflichtiges Straßennetz erheblich aus. Zum 1. Juli 2018 kommen alle Bundesstraßen hinzu. Das macht gut 36.000 mautpflichtige Kilometer mehr. Damit umfasst das Mautnetz in Deutschland insgesamt 51.000 Kilometer Fernstraßen. Nach den Angaben von Toll Collect sind von der Neuregelung weitere rund 35.000 Unternehmen mit circa 140.000 Fahrzeugen betroffen. Zusammen mit der Neuerung wird die Mauterhebung zentralisiert. Künftig werden die 1,1 Millionen OBUs nur noch Fahr- beziehungsweise Positionsdaten und Fahrzeugmerkmale an die Zentrale übermitteln. Die Mautbeträge errechnet dann das Rechenzentrum. Die Software der OBUs wird wegen der Umstellung über Mobilfunk aktualisiert. Die Lkw müssen deshalb nicht in die Werkstatt. Für Fahrer und Unternehmen, die selten auf deutschen Bundesstraßen unterwegs sind, gibt es neben der manuellen Einbuchung via Internet oder Mautstellen-Terminal ab Frühjahr 2018 auch eine App für die Betriebssysteme Android, iOS und Windows Phone.

ESTLAND

Das nordeuropäische Land hat 2018 eine Maut für Lkw über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht eingeführt. Diese gilt für das ganze Straßennetz und richtet sich nach der Achszahl, dem zulässigen Gesamtgewicht, ➜

der Schadstoffklasse und dem Zeitraum der Straßennutzung. Die Maut beträgt zwischen 9 Euro am Tag und 500 Euro im Jahr bei Lkw zwischen 3,5 und 12 Tonnen. 12 Euro am Tag und 1.300 Euro im Jahr sind es bei Lkw über 12 Tonnen.

FRANKREICH

In „la republique" leben Bestrebungen wieder auf, die 2014 gekippte Ecotaxe in modifizierter Form einzuführen und zwar auf regionaler Ebene. Verkehrsministerin Elisabeth Borne erklärte im Juli 2017 gegenüber der Wirtschaftszeitung „Les Echos", sie stehe dem Angebot einiger Regionen für bestimmte Streckenabschnitte in ihren Territorien eine Lkw-Abgabe zu testen, aufgeschlossen gegenüber. Grund für diesen Schwenk der neuen Regierung, weg von der Linie der alten Administration, ist fehlendes Geld für den Unterhalt der Nationalstraßen. Gegner dieser Gedankenspiele sind die großen Straßentransport- und Logistikverbände Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) und L'Union des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF). Eine Mautpflicht für ausländische Lkw auf französischen Straßen wird von ihnen allerdings akzeptiert.

ITALIEN

Nach oben – dies ist die Richtung der Mautgebühren auf fast allen Autobahnen auf dem Stiefel. Dabei sticht die A5 zwischen Aosta und dem Mont Blanc hervor: Hier wurde die Maut nach einer gerichtlichen Entscheidung um 52,69 Prozent angehoben. Fällig werden nun 8,40 Euro statt wie bislang auf 5,60 Euro. Fällige Infrastrukturarbeiten sind die Begründung für die hohen Mautanpassungen der Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. (13,91 Prozent) sowie im Zuständigkeitsbereich der Strada dei Parchi S.p.A., also der A24 und A25. Hier wird ein Plus von 12,89 Prozent fällig. Die Brennerautobahn wird um 1,67 Prozent teurer. Alle Erhöhungen sorgen für eine durchschnittliche Mauterhöhung gegenüber 2016 von 2,74 Prozent.

ÖSTERREICH

Die Lkw-Maut steigt in der Alpenrepublik 2018 um ein Prozent. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Asfinag) kann dadurch mit 30 Millionen Euro Mehreinnahmen rechnen, wie aus den Begutachtungsunterlagen zur Mauttarifverordnung hervorgeht. Bestehen bleibt die Entlastung für Trucks, die die Euro VI-Norm erfüllen. Für diese sind zwei Prozent weniger zu zahlen als für andere Schwerfahrzeuge. Das sorgt für eine Entlastung von insgesamt 20 Millionen Euro. Außerdem wird für diese Fahrzeuge weiter kein Beitrag für die externen Kosten der Luftverschmutzung erhoben.

POLEN

Das Mautsystem viaTOLL soll verstaatlicht werden. Das beschloss die national-konservative Regierung. Branchenverbände befürchten aus diesem Grund chaotische Zustände beim Betreiber-Wechsel im November 2018.

SLOWENIEN

Schrankenlos sieht das Mautsystem in Slowenien ab 2018 aus. Dann ist das neue Mautsystem DarsGo im Einsatz. Deshalb braucht jedes Fahrzeug über 3,5 Tonnen eine OBU und muss für DarsGo registriert werden. Alte DARS-Karten und ABC-Mautboxen sind nicht mehr einsetzbar.

JÜRGEN ESCHMEIER

WEITERFÜHREND

Übersicht Highway tolls in Europe

Toll4Europe

The European Electronic Toll Service (EETS). Erläuterung der EU-Ausführunganweisungen bezüglich der interoperabilität von Mautsystemen.

BESTENLISTEN

TIMING IST ALLES

Das ist top! In diesen Ländern wird Pünktlichkeit großgeschrieben.

Planbarkeit ist ein hohes Gut in der Logistik. Wenn Sendungen nicht pünktlich am Bestimmungsort ankommen, können ganze Lieferketten empfindlich ins Schwanken geraten. Die Weltbank hat daher in ihrem Logistics Performance Index untersucht, wie häufig Frachtstücke wirklich innerhalb der geplanten oder erwarteten Lieferzeit den Empfänger erreichen und welche Länder dabei besonders gut abschneiden. Hier die Ergebnisse im Detail.

SONJA TERBRÜGGEN

WER IST AM PÜNKTLICHSTEN? WELTWEIT

TOPS

1. Luxemburg (4,80)
2. Deutschland (4,45)
3. Schweden (4,45)
4. Belgien (4,43)
5. Niederlande (4,41)
6. Singapur (4,40)
7. Österreich (4,37)
8. Großbritannien (4,33)
9. Hong Kong, China (4,29)
10. Israel (4,27)

Werte von 0 (sehr schlecht) bis 5 (sehr gut)

Quelle: Weltbank, Oktober 2017

WER IST AM PÜNKTLICHSTEN? EUROPAWEIT

TOPS

1. Luxemburg (4,80)
2. Deutschland (4,45)
3. Schweden (4,45)
4. Belgien (4,43)
5. Niederlande (4,41)
6. Österreich (4,37)
7. Großbritannien (4,33)
8. Frankreich (4,25)
9. Schweiz (4,24)
10. Finnland (4,14)

Werte von 0 (sehr schlecht) bis 5 (sehr gut)

Quelle: Weltbank, Oktober 2017

GEFAHRGUTTRANSPORTE

EXPLOSIONSPOTENZIAL ZÄHMEN

Geballte Energie auf kleinem Raum – das ist das Erfolgsrezept von Lithium-Ionen-Batterien. Doch mit der zunehmenden Nutzung steigen auch die Risiken. Denn die Energiebündel sind ein Gefahrgut, das fachmännisch behandelt werden muss.

Explodierende oder vor sich hin schmorende Smartphone-Akkus sind bekannte Eyecatcher in Bild- und Videoportalen. Die Anwendungen der Energiespeicher ziehen aber längst viel weitere Kreise. Sie kommen vom Akkuschrauber bis zum Gabelstapler zum Einsatz, werden sowohl in Privathaushalten als auch in Unternehmen genutzt. Entsprechend finden sich Lithium-Ionen-Batterien heutzutage viel öfter als Transportgut wieder, als dies früher der Fall war. „Auf diese Entwicklung haben wir reagiert und zwar nach innen und außen. Wir schulen unsere Beschäftigten zielgerichtet und bieten unseren Kunden Lösungen, die auch die neuesten Regularien berücksichtigen“, so Dirk Weckes, Business Development & Sales Battery Logistics DHL Freight. Professioneller Umgang ist bei den Energiebündeln sehr angesagt. So sind Lithium-Ionen-Batterien mit mehr als 100 Wattstunden (Wh) Gefahrgut der Klasse 9, für schwächere Batterien gelten vereinfachte Anforderungen.

WICHTIGE GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN

- **ADN** (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure / Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen)
- **ADR** (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route / Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße)
- **IATA DGR** (International Air Transport Association Dangerous Goods Regulations / IATA Gefahrgutvorschriften)
- **ICAO TI** (International Civil Aviation Organization Technical Instructions / Technische Anweisungen der ICAO für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Luftverkehr)
- **IMDG-Code** (International Maritime Code for Dangerous Goods / Gefahrgutkennzeichnung für gefährliche Güter im Seeschiffsverkehr)
- **RID** (Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises Dangereuses / Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter)

DETAILLIERTE REGELUNG

Die gestiegene Bedeutung von Lithium-Ionen-Batterien wird auch dadurch deutlich, dass es seit dem 1. Januar 2017 die neue Unterklasse 9A gibt. Diese befasst sich ausschließlich damit, wie ein Transport von Lithiumbatterien zu kennzeichnen ist. Auch in der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für den Transport gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) sind die Energiespender Thema. In den Modellvorschriften, auch Orange Book genannt, die von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) herausgegeben werden, finden sich neue oder geänderte Vorschriften zu:

- Güterbeförderungseinheiten, die Lithiumbatterien enthalten
- Verpackungsanweisungen für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien
- der Verfügbarkeit von Prüfberichten von Lithiumbatterien

- der Beförderung von Fahrzeugen mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit, entzündbares Gas, Brennstoffzellen oder Batterien.

Das Orange Book ist gewissermaßen die Bibel aller Gefahrgutvorschriften und bildet die Grundlage für die 2019er Ausgaben von ADN, ADR, RID und IMDG-Code (siehe Kasten).

GESCHÄRFTES BEWUSSTSEIN

Die Regulatory Compliance ist Routine für Gefahrgutspezialisten, aber absolutes Neuland für viele Menschen, die bisher nicht mit Gefahrgütern in Kontakt kamen. Dazu zählen zum Beispiel:

- Versender und Transporteure von Elektrowerkzeugen
- Lagerbetreiber, die in ihren Anlagen akkubetriebene Stapler und Hubwagen nutzen
- Post- und Paketagenturen, oft von Einzelhändlern betrieben, die Sendungen für Privatkunden lagern, ausgeben und annehmen
- Entsorger

„Hier arbeiten wir daran, durch gezielten Know-how-Transfer ein Gefahrenbewusstsein zu schaffen. Es ist wichtig, den richtigen Umgang mit den Energiespeichern zu vermitteln und über die korrekte Auszeichnung der Transport- und Umverpackungen zu informieren“, sagt Stefan Brunner, Vice President – Global Sector Head Automotive DHL Freight.

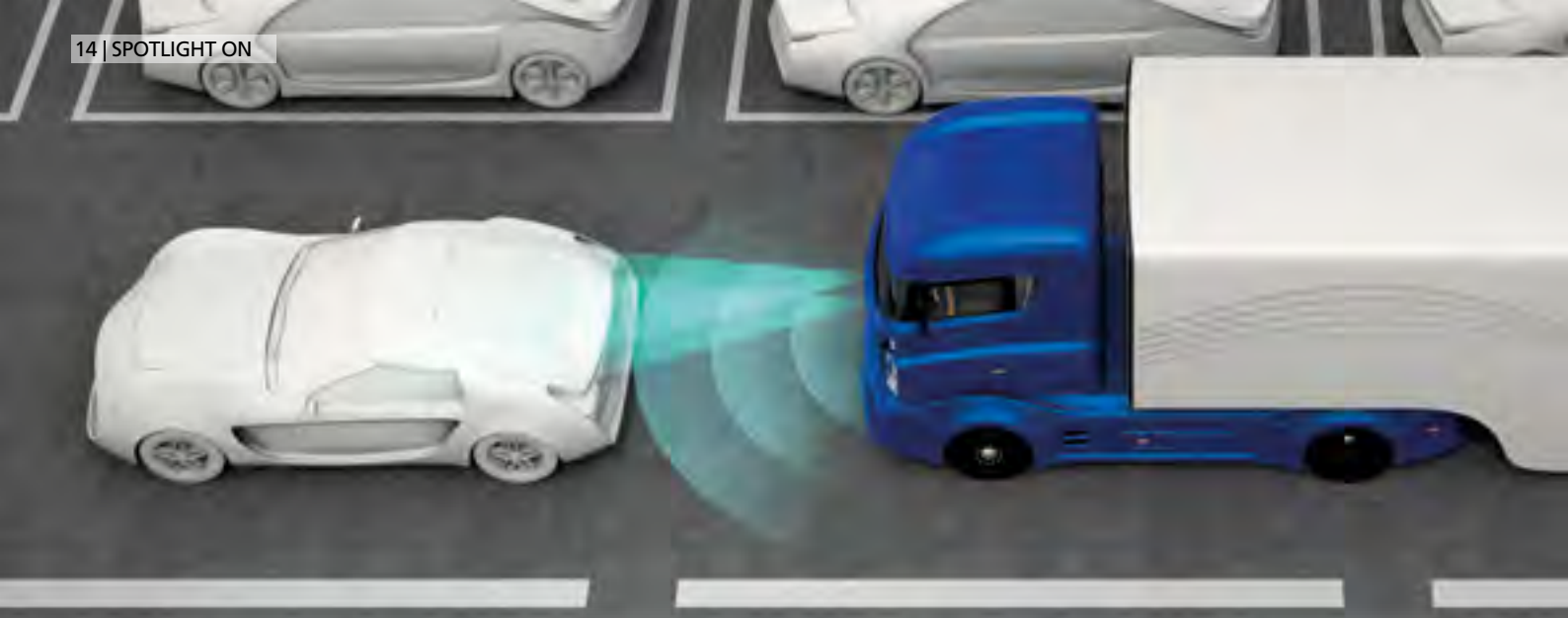
SCHNELL EINGELESEN

Für den Einstieg in die Gefahrgutwelt sind die offiziellen Vorschriften sehr sperrig. Oft helfen Merkblätter fürs Erste schneller und gezielter weiter:

- Transportinformationen zu Gefahrgütern von DHL und der Deutschen Post
- Merkblatt des ZVEI (Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.) für den Versand von Lithium-Ionen-Batterien für Elektrowerkzeuge und elektrische Gartengeräte. Publikation der Schadenverhütung bei Lithium-Batterien vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV)

Mit der Verbreitung der Lithium-Ionen-Batterien wird Gefahrgut vom Transport-Sonderfall zum Regelfall. Entsprechend entwickeln sich die Vorschriften. Hier den Überblick zu behalten, wird eine Herausforderung bleiben.

LINDA SCHRÖDER



UNFÄLLE VERMEIDEN

ROLLENDE SCHUTZZONE

Verkehrssicherheit zu schaffen, gehört zu den wichtigsten Entwicklungszielen bei Assistenzsystemen. Und sie können noch mehr: Die Potenziale reichen von ökologischen Verbesserungen bis zum autonomen Fahren.

Lkw sind rollende Schwergewichte. Entsprechend wirken bei Unfällen ungeahnte Energien. Das ist eine Herausforderung, die auch von den Herstellern gesehen wird. So widmet sich der Volvo Trucks Sicherheitsbericht 2017 neben der Analyse von Unfallursachen und -abläufen den Möglichkeiten, Unfallgefahren und -folgen zu minimieren. Damit es erst gar nicht zum Ernstfall kommt, können beispielsweise Assistenzsysteme einen wichtigen Sicherheitsbeitrag leisten. Sie ergänzen damit passive Einrichtungen wie Gurt, Airbag, Seitenaufprallschutz und hochfeste Fahrerkabine. Wesentliche Einsatzfelder für den digitalen Schutz sind

- das Vermeiden von Auffahrunfällen,
- die Ausleuchtung des toten Winkels und
- Warnung bei Übermüdung.

STOPP BEI HINDERNISSEN

Im Einsatz haben sich Notbremssysteme als so wirkungsvoll erwiesen, dass seit November 2015 alle in der EU neu zugelassenen Lkw damit ausgestattet sein müssen. Mindestleistung: Warnung des Fahrers und Drosselung der Geschwindigkeit um 10 km/h. Ab 2018 wird diese Vorgabe dann auf 20 km/h erhöht. Die Assistenten vieler Hersteller gehen über diese Leistung hinaus und bremsen bis zum Stopp ab. Neuentwicklungen bieten zudem eine Alternative zur Notbremsung: Sie lenken den Lkw automatisiert am Stauende vorbei. Vorher hat der Fahrer per Lenkimpuls angezeigt, wohin der Truck ausweichen soll.

ÜBERSICHT AN RECHTER STELLE

Der berüchtigte tote Winkel ist ebenfalls Thema für die Entwickler. Wo bisher schon eine Armada von Haupt-, Weitwinkel- und Rampenspiegeln für mehr Durchblick sorgt, können Abbiegeassistenten das Restrisiko für Zusammenstöße etwa mit Fußgängern und Radfahrern weiter mindern. Per Radar überwachen sie die ganze Beifahrerseite der Lkw. Befindet sich eine Person im toten Winkel, erfolgt eine optische Warnung und – falls der Fahrer nicht reagiert – eine akustische. Ob der Trucker abbiegen will, interpretiert der Assistent dabei anhand der Lenkbewegungen, dem Setzen des Blinkers oder den Bildern der Spurkamera. Auch Müdigkeit ist nicht selten der Grund für schwere Unfälle, wenn Lastkraftwagen von der Fahrbahn abkommen. Für einen rechtzeitigen Weckruf bevor der rechte Weg verlassen wird, sind Spurhalteassistenten zuständig. Sie treten in Aktion, wenn der Fahrer die per Kamera erfassten Fahrbahnmarkierungen

ohne zu blinken überfährt. Verfeinerte Systeme melden sich sogar akustisch und optisch, wenn sich auch nur das Lenkverhalten des Fahrers ändert. Es muss aber nicht gleich um Leib und Leben gehen, damit Assistenzsysteme echten Mehrwert bieten. So hilft das Platooning (dhl-freight-connections.com/de/please-move-up/) durch Verbundfahrten im Konvoi Kraftstoff zu sparen. Damit die Lkw sich per WLAN vernetzen und mit gerade einmal 15 Meter Abstand zueinander fahren können, sind digitale Helfer am Werk. Der enge Abstand spart zudem Platz auf der Straße.

Bei DHL Freight sind ab 1. Oktober 2017 zwei „Sparassistenten" sogar Pflicht bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge. Das ist eine Start-Stopp-Automatik die dafür sorgt, dass der Motor sich selbsttätig ausschaltet, wenn der Lkw steht und beim Tritt aufs Gaspedal wieder anspringt. Die zweite Automatik ist ein Speedlimiter. Dieser begrenzt die maximal mögliche Geschwindigkeit je nach Einsatzfeld.

AUTONOM ANS ZIEL?

Die Kombination und Weiterentwicklung aller Assistenzsysteme in Richtung teilautonomes und autonomes Fahren ist dann die höchste Stufe der Innovation. Denn ein selbstfahrender Lkw kennt nicht nur Verkehrsregeln, Straßenverlauf und Topografie. Er kennt auch seine Umgebung mitsamt stehendem und fahrendem Inventar. Ob der Berufskraftfahrer dann noch ständig den Verkehr beobachten muss oder auch ganz aus dem Führerhaus verschwindet – diese Frage wird nicht allein die Technik beantworten. Hier werden auch rechtliche, soziale und ethische Festlegungen wichtig. Denn das Verhältnis Assistent und Mensch ist nicht ohne Konflikte, wie die Deaktivierung von Notbremsassistenten durch Fahrer beweist, weil der Mensch die Bremsreaktion der Maschine nicht nachvollziehen konnte. Auf EU-Ebene wird daher diskutiert, dass ab einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern die Assistenten nicht mehr vom Fahrer abgeschaltet werden dürfen. Auch die Gerichte urteilen inzwischen härter, wenn Assistenzsysteme deaktiviert wurden und es in der Folge zu einem Unfall kommt.

JÜRGEN ESCHMEIER

Grafik: Volvo Trucks

WEITERFÜHREND

2017 Volvo Trucks Safety Report

BREXIT

RÜCKSCHRITT MIT KONSEQUENZEN

Der Brexit fordert die Logistikbranche in besonderem Maße. DHL Freight ist sich der großen Herausforderungen durch den Ausstiegsprozess bewusst und reagiert auf mehreren Ebenen.

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ist zeitlich klar definiert. Am 30. März 2019 ist die Mitgliedschaft in der Europäischen Union beendet. So wie sich am 1. Januar 1993 mit der Einführung des Europäischen Binnenmarkts der freie Warenverkehr zwischen Insel und Festland extrem vereinfachte, so könnte die Zukunft an die Zeit vor 1993 erinnern. Grenzkontrollen, Zollpapiere und vermehrte Bürokratie könnten die Logistikbranche stark mit Mehrkosten belasten.

HOHE ZUSATZBELASTUNGEN

Die Mehrkosten sind immens. Einer Studie der Unternehmensberatung Oxera zufolge bedeuten allein intensivere Grenzkontrollen für Speditionsunternehmen zusätzliche Belastungen von 1,12 Milliarden Euro – und zwar jährlich. Wobei dies eine äußerst zurückhaltende Schätzung ist, in die die Kosten für zusätzliches Personal noch nicht eingeflossen sind. Die Kostenschätzung ist so hoch, da der Güterverkehr zwischen Insel und EU allein über die Straße mehr als 21 Millionen Tonnen Güter in Richtung der Gemeinschaft umfasst und in die andere Richtung sogar fast 27 Millionen Tonnen. Allein über Dover liefen rund vier Millionen Lkw-Abfertigungen im Jahr 2015.

STANDSTREIFEN VERMEIDEN

Viel Betrieb war auch früher: Vor einem Vierteljahrhundert wurde in Dover nicht selten der Standstreifen der Autobahn M 20 – der Zufahrt zum Hafen – zum legalen Parkplatz für die Trucks. Das war dann der Fall, wenn sich im Hafen die Abfertigung verzögerte und alle vorhandenen Stellflächen ausgenutzt waren. Was seinerzeit ab und an bei Stoßzeiten von der Polizei erlaubt wurde, droht nach dem Brexit zum Dauerzustand zu werden. Aktuell dauert es im Schnitt 45 Minuten, um einen Lkw aus einem Nicht-EU-Staat für Großbritannien abzufertigen. Sollte es statt nahezu freier Durchfahrt wieder zu dieser Aufenthaltsdauer für Lkw in die und aus der EU

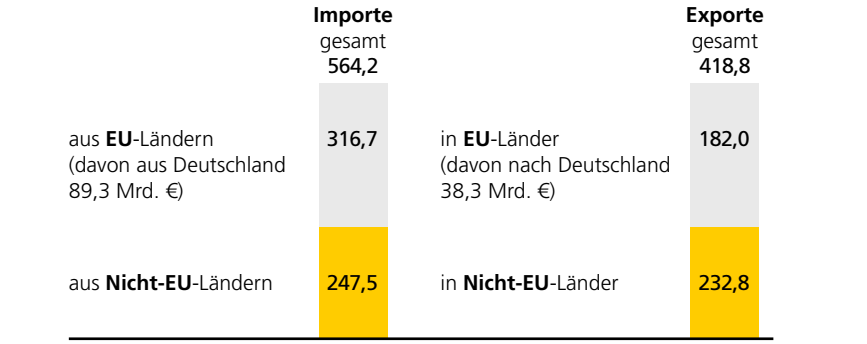
kommen, droht im Hafen von Dover der alte Lkw-Superstau-GAU. Insbesondere irische Logistiker dürften die weitere Entwicklung der Regularien mit Spannung verfolgen. Denn ihre Lastwagen müssen, um aufs europäische Festland zu gelangen, zwei Kontrollstellen passieren. Zunächst ins Königreich, dann in die EU. Es gibt aber Hoffnung: Der Brexit muss noch lange nicht der Ausstieg aus der Zollunion sein.

Andrew Meaney, der bei Oxera als Transportspezialist für die Studie verantwortlich ist, argumentiert, dass „ausreichend Zeit bleiben müsse, sich auf den Handel auf Grundlage der neuen Vereinbarungen einzustellen." Er folgt damit den Aussagen mehrerer Minister, die umfangreiche Übergangsfristen fordern und Großbritannien weiterhin als Mitglied der Zollunion sehen. Wie Meaney erwarten auch Branchenverbände wie die weltweite Transportorganisation IRU, dass endlich Bewegung in die Verhandlungen über die Modalitäten des Austritts kommen. Denn hier herrscht momentan Stillstand.

GROSSBRITANNIENS HANDEL MIT DER EU

HANDELSVOLUMEN 2015

in Milliarden Euro



Quelle: Germany Trade & Invest/dpa

WEITERFÜHREND

Informationsblatt von DHL

ZOLL-KNOW-HOW FÜR KUNDEN

DHL Freight ist sich der großen Herausforderungen durch den Brexit-Prozess bewusst und reagiert auf mehreren Ebenen. Mit den Zollbehörden stehen Experten im ständigen Kontakt, um bei allen Bestimmungen immer up- to-date zu sein und dieses Know-how an die Kunden weiterzureichen. Die Gerlach Zolldienste, eine hundertprozentige Tochter von DHL Freight, übernehmen neben der zolltechnischen Abwicklung von Im- und Exporten sowie Transits auch die Fiskalvertretung für nicht in Deutschland ansässige Kunden und in diesem Zusammenhang auch die Neutralisierung von Frachtpapieren. Als Zollbroker für Deutschland und Europa ist Gerlach auch in Brexit-orientierten Zollfragen bestens aufgestellt und vorbereitet. Die Untersuchung von Lieferketten beim Kunden und das Aufzeigen von Routingoptionen sind ebenfalls Maßnahmen, mit denen DHL Freight den Güterverkehr mit der Insel auch in Zukunft professionell gestaltet.

JÜRGEN ESCHMEIER

AUTONOMES FAHREN

FINGER WEG!

650 Meilen ohne Fahrer durch den Süden der USA – keine Utopie, sondern Realität. Der entfernungsmäßig längste Feldversuch für selbstfahrende Lkw läuft.

Von außen wirkt alles normal, wenn ein Lkw Frigidaire-Kühlschränke von der Fabrik in El Paso, Texas ins Auslieferungscenter nach Palm Springs in Kalifornien transportiert. Eine leuchtend blaue Zugmaschine mit einem typischen Sattelauflieger. Was für die anderen Fahrer auf der Interstate 10 nicht zu erkennen ist: Der Fahrer hat die Hände nicht am Lenkrad. Denn er überwacht lediglich den eigentlichen Lenker des Gespanns: Kollege Computer.

Gebaut hat die komplett autonom fahrende Zugmaschine das Unternehmen Embark, ein Start-up aus dem bekannten Silicon Valley. Gründer und CEO Alex Rodrigues beschreibt die Anfänge: „Wir haben uns einfach einen Truck gekauft und in unsere Garage gefahren. 15 Monate später sind wir damit auf der Straße." Nach dem Einbau von Kameras und Computern und unzähligen Tests suchte Embark Partner für einen groß angelegten Feldversuch. Zustande kam am Ende eine Zusammenarbeit mit der zu Electrolux gehörenden Marke Frigidaire und der in ganz Nordamerika tätigen Spedition Ryder. Deren Zugmaschinen bringen den Trailer von der Frigidaire-Fabrik in El Paso bis kurz vor die Auffahrt der Interstate 10.

SICHER IST SICHER

„Die Fahrsicherheit hat bei uns absoluten Vorrang. Schon deswegen sitzen auch im Feldversuch noch Menschen im Cockpit, die in Gefahrensituationen oder bei Unklarheiten eingreifen können", sagt Alex Rodrigues. Vor der Autobahn wird umgekuppelt und die Zugmaschine von Embark übernimmt. Ab jetzt geht es 650 Meilen über die I 10.

Durch das südliche Texas, New Mexico und Arizona geht es bis nach Kalifornien, vorbei an Las Cruces, Tucson und Phönix. Vor allem die vollen Straßen rund um die letztere Millionenmetropole sind eine Herausforderung. Die Reise endet in Palm Springs, wo für die letzten paar Meilen noch einmal der Mensch am Steuer gefragt ist.

ZIEL HEISST AUTOMATION

Während des vorerst auf ein Jahr angelegten Tests ist der Mensch unersetzlich, aber die Vision dahinter ist klar: Vollständig automatisierter Betrieb auf den großen

DIE TECHNIK FÄHRT

Mithilfe moderner Computertechnologie können Fahrzeuge völlig ohne menschliche Eingriffe fahren. Denn die vielfältigen Assistenzsysteme (siehe Seite 14) lassen sich per Rechner auch zum aktiven Steuern verwenden.
Weil die rechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb noch fehlen, müssen alle Fahrtests von den zuständigen Behörden genehmigt werden. Derzeit laufen eine Reihe von Feldtests für autonome Lkw, angefangen von Platooning über Kurzstreckentests von Daimler in Deutschland bis hin zu Versuchen wie von Embark oder Starsky Robotics in Florida.

Highways. In Alex Rodrigues Vorstellung sind die Fahrer dann nur noch für die Strecke zwischen Autobahn und Ziel zuständig – ähnlich den Hafenlotsen bei großen Containerschiffen. Bis es soweit ist gilt es aber, noch eine Menge Meilen zu fahren und nicht zuletzt auch bürokratische Hemmnisse aus dem Weg zu räumen – über sechs Monate Verhandlungen mit den Verwaltungen von vier Bundesstaaten und den Bundesbehörden waren nötig, bevor Embark seinen Lkw losschicken konnte.

KAI ORTMANN

WEITERFÜHREND

650 Meilen ohne Hände am Steuer – der Test im Video erklärt

Embark Trucks

PARKEN

ES WIRD ENG

Wo stelle ich heute meinen Truck ab? Die Parkplatzsuche wird für Europas Lkw-Fahrer täglich zum Negativerlebnis. Eine aktuelle Studie zeigt potenzielle Lösungsansätze auf.

Von Januar bis November 2017 wuchs der Markt für schwere Lkw in der EU im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um insgesamt 3,9 Prozent. Allein in Deutschland bewegen sich momentan rund drei Millionen Lkw über die Landstraßen und Autobahnen. Zum Dauerbrenner-Problem ist inzwischen die Parkplatzsuche geworden. Fahrer müssen ihre Ruhezeiten strikt einhalten, sind aber oft Stunden auf der Suche nach einer geeigneten Stellfläche. Zwar urteilte der Europäische Gerichtshof nach jahrelangem Rechtsstreit im Dezember, dass Lkw-Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringen dürfen, doch die Fahrzeugführer müssen ihre Lkw auch dann auf Parkplätzen abstellen, wenn sie in Hostels oder Hotels rasten. Ergebnis: Lange Lkw-Reihen, die bis auf die Autobahnen reichen, überfüllte Rastanlagen und ruhende Lkw in Innenstädten. Und: Der rasante Anstieg an zugelassenen Nutzfahrzeugen in der EU prognostiziert eine Verschlimmerung der Problematik.

KONKRETE EMPFEHLUNGEN

Die Universität Duisburg-Essen hat in der Studie „Ruhende Verkehre richtig steuern“ gemeinsam mit der IHK Niederrhein eine Bestandsaufnahme der Situation gemacht und Empfehlungen und Lösungsansätze entwickelt. Kernproblematik ist und bleibt die Tatsache, dass sowohl Kommunen als auch Gewerbetreibende vor der großen Aufgabe stehen, die Massen an parkbedürftigen Lkw zu beherbergen – schließlich verbringt ein Lkw-Fahrer viele

Stunden pro Tag stehend, um seine vorgegebenen Ruhezeiten einzuhalten. Die Studienautoren geben konkrete Empfehlungen: Anforderung an Land und Bund ist neben dem Ausbau von Lkw-Stellflächen an Rastplätzen entlang der Bundesautobahnen auch eine Offenheit gegenüber öffentlich-privaten Partnerschaftsmodellen wie zum Beispiel dem Ausbau von Parkplätzen auf Autohöfen. Auch die Kommunen und Kreise müssen sich dem Problem langfristig stellen. Die verstärkte Kontrolle von Parkbestimmungen in Privat- und Gewerbegebieten, sowie die Optimierung von Beschilderungen im Lokalgebiet sind nur einige der erforderlichen Maßnahmen.

Eine weitere Option ist das sogenannte Shared Parking, bei dem Betriebe ihren bestehenden Parkraum für Nutzfahrzeuge teilen. Wird in einem Unternehmen kurzfristig Parkraum frei, kann dieser als verfügbar kommuniziert und somit anderen Fahrern zur Verfügung gestellt werden. „Langfristig geht es aber natürlich darum, neuen zusätzlichen Parkraum zu schaffen“, stellt Prof. Dr. Bernd Noche vom Zentrum für Logistik und Verkehr der Universität Duisburg-Essen klar, der ebenfalls an der Studie beteiligt war.

WEITERFÜHREND

Studie „Ruhende Verkehre richtig steuern“

SHARED PARKING KOSTET

Peter Brandtner, Country Security Manager DHL Freight Germany & Austria, hält das Shared Parking für einen guten Lösungsansatz, hat jedoch Zweifel an der Umsetzung und befürchtet Zusatzkosten für die Unternehmen: „An unseren 40 Niederlassungen in Deutschland haben wir neben den schon begrenzten Parkmöglichkeiten zum Beispiel keinerlei sanitäre Einrichtungen, die die betriebsfremden Fahrer nutzen können. Denn Terminals werden in der Regel so gebaut, dass eine 100-prozentige eigene Auslastung erreicht wird. Zudem stellt sich die Frage, wer die Haftung für diese Fahrer und abgestellte Aufleger mit Ware übernimmt. Damit sich die Kosten einer dann zwingend notwendigen Security rechnen, müssen enorm viele Fahrzeuge auf unserer Anlage parken.“

LINDA SCHRÖDER

DROHNENRENNEN

INNOVATION IM FLUG

Wenn Piloten mit undurchsichtigen Brillen den Durchblick haben und Drohnen mit über 100 Stundenkilometern um die Wette fliegen, dann ist Adrenalin angesagt. DHL macht es möglich.

Ein Flug an der Fassade des 162 Meter hohen Bonner Post-Towers entlang – undenkbar? Nein, sondern Realität bei der neuen Herausforderung für Drohnenpiloten. Die Zentrale des Logistik-Global-Players ist nur einer von insgesamt sechs ausgefallenen Veranstaltungsorten der DHL Champions Series. Für das Top-Flugdrohnenrennen des Veranstalters DR1 Racing ist DHL nicht nur Namensgeber, sondern auch Gründungs- und Logistikpartner.

DROHNEN ALS LOGISTIK-OPTION

Beim Rennen messen sich fünf der besten Teams dieser jungen Sportart. Der Wettbewerb verbindet Eigenschaften eines klassischen Rennerlebnisses mit innovativem Elektromotorsport. DHL ist der Rennserie nicht nur als Gründer und Namensgeber verbunden. Als offizieller Logistikpartner macht der Transportspezialist das Turnier erst möglich: Schließlich geht es darum, sechs Rennen in drei Ländern in nur vier Wochen zu realisieren. DHL befördert das gesamte DR1-Equipment – von den Parcours-Hindernissen bis zum Filmmaterial – und übernimmt auch die Zollabwicklung. „Unsere Partnerschaft mit DR1 Racing gibt uns nicht nur Gelegenheit, Veranstalter und Teams mit unseren umfassenden Logistik-Lösungen zu unterstützen. Wie für DR1 Racing sind auch für uns Drohnen und Elektromobilität Schlüsseltechnologien“, sagt Dirk Ude, Head of Global DHL Advertising. Ähnlich dem Zusammenspiel zwischen Rennsport und Automobilindustrie erwartet DHL vom Engagement im Drohnensport weitere Technikimpulse. Der Logistiker hat schon heute eine führende Position bei der Entwicklung der kleinen Fluggeräte. So erprobt er mit dem Paketkopter die Zustellung in anspruchsvollen Gebieten, etwa in den bayrischen Alpen oder auf den Norddeutschen Inseln. Darüber hinaus nutzt DHL Drohnen in Mexiko und Brasilien für die Überwachung von Einrichtungen, um Diebstähle und Beschädigungen zu verhindern. Ein weiteres Einsatzfeld für die ferngesteuerten Flieger ist der Transport von Hilfsgütern nach Naturkatastrophen.

ENGAGEMENT FÜR E-ANTRIEBE

Die Partnerschaft mit DR1 Racing baut die Position des Konzerns in der Elektromobilität weiter aus. Beispielsweise ist der Logistikriese auch Partner der Formel E-Rennserie und Hersteller, Nutzer sowie Verkäufer von E-Transportern, der StreetScooter. „E-Mobilität und CO2-freie Fahrzeugkonzepte sind wichtige Bausteine, damit wir unser Ziel erreichen, alle logistikbezogenen Emissionen bis 2050 auf null zu reduzieren“, unterstreicht Ude.

JÜRGEN ESCHMEIER

WEITERFÜHREND

Offizieller Trailer 2017 der DHL Champions Series

Informationen zur DHL/DR1 Racing-Partnerschaft

Drohnenrennen der DHL Champions Series am Post-Tower in Bonn

DR1 Racing

FUSO ECANTER

LAUTLOS ANS ZIEL

Elektrisch angetriebene Lkw sind ein wichtiges Element bei der Luftverbesserung in den großen Metropolen. DHL Freight als Innovationstreiber in Sachen Umweltschutz startet den Dauertestbetrieb mit den ersten schweren Serienfahrzeugen.

DHL Freight hat Mitte Dezember zwei Exemplare des ersten vollelektrischen Lkw aus Serienproduktion übernommen. Die beiden 7,5 Tonnen schweren FUSO eCanter werden in den kommenden 24 Monaten in der Metropolregion Berlin getestet und dabei vor allem in der Innenstadtbelieferung von Geschäfts- und Privatkunden eingesetzt. Für Letztere sind sie dabei mit Stückgutsendungen von mehr als 35 Kilogramm Gewicht, wie etwa Elektro- oder großen Haushaltsgeräten, unterwegs. DHL Freight wird die eCanter sowohl für die Abholung als auch für die Zustellung nutzen, um die erste und letzte Meile im Straßentransport schadstoffärmer zu gestalten. Standort ist die Niederlassung in Wustermark, 30 Kilometer westlich von Berlin.

STRATEGIE: UMWELTSCHUTZ

Die strategischen Ziele hinter dem Langzeittest erläutert Uwe Brinks, CEO DHL Freight: „Der Einsatz von alternativen Antrieben, wie im vollelektrischen FUSO eCanter, spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung unseres konzernweiten Ziels, alle logistikbezogenen Emissionen bis 2050 auf null zu reduzieren. DHL Freight ist fest entschlossen, seinen Beitrag hierfür zu leisten. Mithilfe des eCanters möchten wir in unserem Speditionsverkehr den Ausstoß von Emissionen und lokalen Luftschadstoffen reduzieren und somit sowohl unseren eigenen CO_2-Fußabdruck als auch den unserer Kunden begrenzen."

Der FUSO eCanter feierte seine Markteinführung am 14. September 2017 in New York. Die Fertigung für den europäischen und US-amerikanischen Markt ist in Tramagal, Portugal beheimatet. Die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), ein Tochterunternehmen von Daimler Trucks, plant, in den kommenden Jahren 500 Lkw dieses Typs an ausgewählte Kunden zu liefern. Der Start der Großserie ist für 2019 vorgesehen. Mit dem Fahrzeug reagiert der Hersteller auf das kontinuierlich steigende Bedürfnis nach emissionsfreien und geräuscharmen Fahrzeugen für innerstädtische Verteilerverkehre.

INNOVATIONSTREIBER DHL

Bei der Reduktion von Treibhausgas-Emissionen als eines der wichtigsten Zukunftsthemen in der Logistik ist die Deutsche Post DHL Group Innovationstreiber am Weltmarkt. Dafür hat das Unternehmen das konzernweite Programm GoGreen ins Leben gerufen. Für die lokale Ebene hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, die Lebensqualität der Menschen dort, wo sie leben und arbeiten, durch saubere Transportlösungen zu verbessern. Dazu soll die Abholung und Zustellung zu 70 Prozent auf saubere Lösungen, beispielsweise mit Elektrofahrzeugen, umgestellt werden. Auch DHL Paket testet demnächst vier eCanter im zentralen Berliner Innenstadtbereich bei der Belieferung von Firmen und Großkunden.

KAI ORTMANN

FUSO ECANTER

- Zulässiges Gesamtgewicht: 7,49 Tonnen
- Maximale Nutzlast: 4,2 Tonnen
- Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
- Reichweite: ca. 100 Kilometer
- Antrieb: Permanent-Magnet-Elektromotor von BorgWarner
- Motorleistung: 129 kW (180 PS)
- Energiespeicher: sechs Hochvolt-Lithium-Ionen-Batterien mit zusammen 82,8 kWh

WEITERFÜHREND

FUSO Trucks

Deutsche Post DHL Group GoGreen

BEST PRACTICE

SEKT AUF DEN SCHIENEN

Keine Hochzeit oder Silvesterparty ohne Prickeln im Glas. DHL Freight sorgt für den reibungslosen Transport der Produkte der größten spanischen Kellerei Freixenet nach Deutschland.

Ein kalter Wind fegt über den Bahnsteig. Es sind sechs Grad. Die ideale Temperatur für Sekt. An diesem Novembermorgen herrscht im Güterbahnhof Darmstadt bereits reger Betrieb: Ein einziges Surren und Scheppern. Der Gabelstaplerfahrer bremst, springt aus seinem Führerhaus, packt das Verladeblech, hebt es an, zieht es einen Meter nach rechts und lässt es mit geübtem Handgriff wieder fallen, um die Lücke zwischen Bahnsteigkante und Zugwaggon zu überbrücken. Der Höhenunterschied ist nun ausgeglichen. Jetzt kann der Fahrer mit dem Gabelstapler ebenerdig in den Waggon fahren und die restlichen Paletten mit Cava (span.: Schaumwein) von Freixenet entladen.

TRANSPORT NACH DEUTSCHLAND

Der im katalanischen Sant Sadurni d'Anoia beheimatete Sekthersteller ist einer der großen Kunden von DHL FoodLogistics, einer Geschäftseinheit von DHL Freight. Für den reibungslosen Transportablauf sorgt Andreas Imme, Niederlassungsleiter in Mannheim, mit seinem Team. Seit acht Jahren liegt der komplette Transport für Freixenet direkt von der Kellerei unweit von Barcelona ins deutsche Zentrallager in Biblis in der Hand von DHL Freight. Anfangs wurde die Ware ausschließlich mit Lkw transportiert. Als im Starkverkehr die große Nachfrage so nicht mehr zu bedienen war, schlug Andreas Imme als Alternative die Schiene vor. Mit der Deutschen Bahn wurde ein verlässlicher Geschäftspartner gefunden. Auch wenn die Bahn in Sachen Güterverkehr häufig als langsam und unflexibel tituliert wird, profitiert DHL FoodLogistics – und damit auch Freixenet – von einer Laderaumgarantie und festgeschriebenen Konditionen. Die Transporte auf dem Schienenweg leisten zudem einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Die CO_2-Einsparung bei Bahntransporten beträgt bei einem zweiachsigen Bahnwagen gegenüber dem Lkw durchschnittlich rund 80 Prozent.

SEKT-WELTMEISTER DEUTSCHLAND

Durchschnittlich 3,7 Liter Schaumwein, also etwa fünf Flaschen, trank jeder Deutsche im Jahr 2016. Damit steht das Land weltweit an der Spitze der Konsumenten, nirgendwo wird mehr Schaumwein und Sekt getrunken. Dahinter folgen Frankreich und Italien. Auch die englischen und amerikanischen Verbraucher sind aber inzwischen auf den Geschmack gekommen. Der Verbrauch dort stieg in den vergangenen zehn Jahren 50 Prozent an.

INTENSIVE DETAILPLANUNG

Eine umfassende Jahresplanung und eine detaillierte Transportroute überzeugten den spanischen Kunden. Die insgesamt 1.200 Kilometer lange Strecke stellt dabei keine besondere Herausforderung dar – die Planung umso mehr. Die einzelnen Etappen müssen exakt zeitlich aufeinander abgestimmt sein, um kurzfristige Verspätungen aufzufangen. Los geht's mit der Abholung der Ware per Lkw bei Freixenet. Nach 220 Kilometern wird die Sendung in

Rechts Mitte: Andreas Imme, Niederlassungsleiter DHL FoodLogistics Mannheim

Perpignan (Frankreich), unweit der spanischen Grenze, auf die Güterwaggons umgeladen. Im französischen Rangierbahnhof Gevrey-Chambertin angekommen, steht die Zugneubildung der Waggons Richtung Deutschland an. Hier werden sie erstmals in alle Himmelsrichtungen auf Spur gebracht. Für den Freixenet-Sekt geht die Fahrt weiter Richtung Grenzübergang Forbach/Saarbrücken. Nach dem Lokwechsel übernimmt der deutsche Zugführer und fährt über Mannheim zur Endstation nach Darmstadt. In der Regel dauert der Transport vier bis fünf Tage.

AUSLIEFERUNG MIT DHL FREIGHT

Der Niederlassungsleiter steht in der Lagerhalle am Güterbahnhof Darmstadt. Gabelstaplerfahrer und Ameisenführer rangieren ihre Ladungen geschickt aneinander vorbei. Der Lkw ist vollgeladen und fährt gleich ab. „Mit der Übergabe der Ladung am Zentrallager Biblis ist unser Hauptjob eigentlich getan“, so Andreas Imme, der das Logistikgeschäft von der Pike auf gelernt hat. „Wir fahren aber auch von dort aus noch Teilladungen ab fünf Paletten bis Komplettladungen an den Einzelhandel im gesamten Bundesgebiet.“ Jetzt noch einen bekannten Mineralwasserabfüller als Kunde akquirieren, dann heißt es bei DHL Freight demnächst Sekt und Selters.

TORSTEN ARNOLD

WEITERFÜHREND

Freixenet Deutschland

DHL FoodLogistic (Kontaktformular)

LÄNDERREPORT SCHWEDEN

ERFOLGREICH ZWISCHEN BELT UND POLARKREIS

Lange Wege, harte Winter – die Herausforderungen für DHL Freight in Schweden liegen gewissermaßen in der Tücke des Objekts. Aber der angebotene Service ist in jeder Hinsicht außergewöhnlich und geht über das normale Portfolio hinaus.

Schweden ist eines der bedeutendsten Länder im Netzwerk von DHL Freight, das schlägt sich schon in den Zahlen nieder:

- 25 Terminals
- 35 Niederlassungen
- 2.300 Angestellte
- 2.250 Fahrzeuge sind täglich unterwegs
- 100.000 Sendungen/Tag
- > 32.000 Tonnen Fracht/Tag

Dabei deckt DHL Freight die gesamte Spanne dieses flächenmäßig großen Landes ab: Das Netz der Hubs erstreckt sich von Luleå im Norden bis hinunter nach Malmö, ausgeliefert wird auch nördlicher. Zwischen den Endpunkten sind mehr als 2.000 Straßenkilometer zu überwinden. Von Stockholm nach Süden abgesteckt, würde einen diese Entfernung in die Vororte von Rom bringen.

GROSSE ENTFERNUNGEN

Das zeigt eine der großen Herausforderungen für die Arbeit im zentralen skandinavischen Staat: Selbst inländische Sendungen brauchen nicht selten genauso viel Zeit wie internationale Fracht auf dem Kontinent. Und im Verkehr über Grenzen hinweg kommen – mit Ausnahme der Routen nach Norwegen und Dänemark – in der Regel noch die Fahrzeiten der Fährschiffe dazu. Im Winter kommt

noch eine weitere Härte hinzu: Das Klima. Schneefall ist im feuchtkalten schwedischen Winter völliger Normalzustand und in den nördlichen Regionen sinken die Temperaturen auch schon einmal auf zweistellige Minusgrade. Da ist das Ankommen bereits eine Herausforderung, Pünktlichkeit eine echte Leistung. „Unsere Fahrer stehen gerade auf den Nordrouten im Winter vor großen Problemen, aber sie meistern diese in der Regel bestens, so dass wir zuverlässig unsere Touren anbieten können“, lobt Pekka Stenqvist die Fähigkeiten seiner Mitarbeiter.

PRIVATKUNDENZUSTELLUNG

Eine Besonderheit von DHL Freight Schweden ist die inländische Zustellung an Privatkunden. Sendungen bis 20 Kilogramm werden über eine der 1.300 in Partnerschaft mit großen Filialbetrieben unterhaltenen Servicestationen zugestellt. Größere Pakete bis 500 Kilogramm erreichen den Konsumenten direkt zu Hause. Gleiches gilt umgekehrt auch für den Versand. Weitere Leistungen von DHL Freight in dem zentralskandinavischen Land sind Spezialtransporte, eigene Angebote für den Blumenversand und maßgeschneiderte Logistiklösungen für die Schuh- und Modeindustrie. Daneben sind auch Lagerlösungen im Angebot, die Kunden können ihre Waren in den Hubs von DHL Freight eine Zeit lang aufbewahren. Auch das gehört nicht zum normalen Standardangebot, sondern ist eine Besonderheit vor Ort. Die Abteilung Specialities kümmert sich zudem um besondere Transportwünsche, die außerhalb des eigentlichen Routennetzes liegen. Angefahren werden von Schweden aus sämtliche Nachbarstaaten, die Masse der Transporte geht in Richtung Deutschland und dann gegebenenfalls weiter in die Länder Zentraleuropas. Sendungen in Richtung Russland laufen je nach Ursprungs- und Zielort entweder über Finnland oder über das Baltikum. Die geographische Lage macht Schweden zudem zum Umschlagplatz für Sendungen aus Norwegen oder Finnland, je nach Enddestination. Die Zollabwicklung für die Kunden übernimmt auf Wunsch das DHL Freight Tochterunternehmen Gerlach Zolldienste GmbH. Der Aufwand für den Versender ist dadurch auf ein Minimum beschränk. Gleichzeitig können die erfahrenen Zollspezialisten so manches Problem bereits im Voraus identifizieren und kennen in der Regel auch Lösungsmöglichkeiten. Daneben ist DHL Freight in Schweden auch außerhalb des eigenen Geschäftes aktiv. Pekka Stenqvist dazu: „Wir engagieren uns natürlich auch für die Gesellschaft, in der wir alle leben. Das umfasst gemeinnützige Projekte genauso wie große Sponsoringaktionen. Ein Highlight ist immer wieder der Wasalauf (Vasaloppet), bei dem wir schon seit Jahren als Logistikpartner fungieren.“ Aber das ist keinesfalls alles: Umweltschutz ist immer ganz oben auf der Liste der verbesserungswürdigen Dinge. Als logische Folge ist Schweden oftmals der Vorreiter bei Projekten des konzernweiten Umweltschutzprogramms GoGreen. Ein aktuelles Beispiel ist die Beteiligung an einem kleinen Testlauf, der Aufschluss darüber bringen soll, in welchem Umfang die Wasserstraßen in Großstädten für den Gütertransport genutzt werden können. Während das natürlich ein Projekt ist, dass aufgrund der speziellen geographischen Verhältnisse bestens passt, demonstriert es doch das Selbstverständnis von DHL Freight Schweden: Den Weg in die Zukunft zeigen.

KAI ORTMANN

SCHWEDEN IN ZAHLEN

- Einwohner: 10,1 Millionen
- Fläche: rund 450.000 km²
- Wirtschaftswachstum 2016 (erwartet): ca. +3,2 %
- Bruttoinlandsprodukt 2016 (erwartet): ca. 511 Milliarden US $

Pekka Stenqvist, CEO DHL Freight Nordics & Baltics

WEITERFÜHREND

DHL Freight Schweden

INCOTERMS

SAUBER GEREGELT?

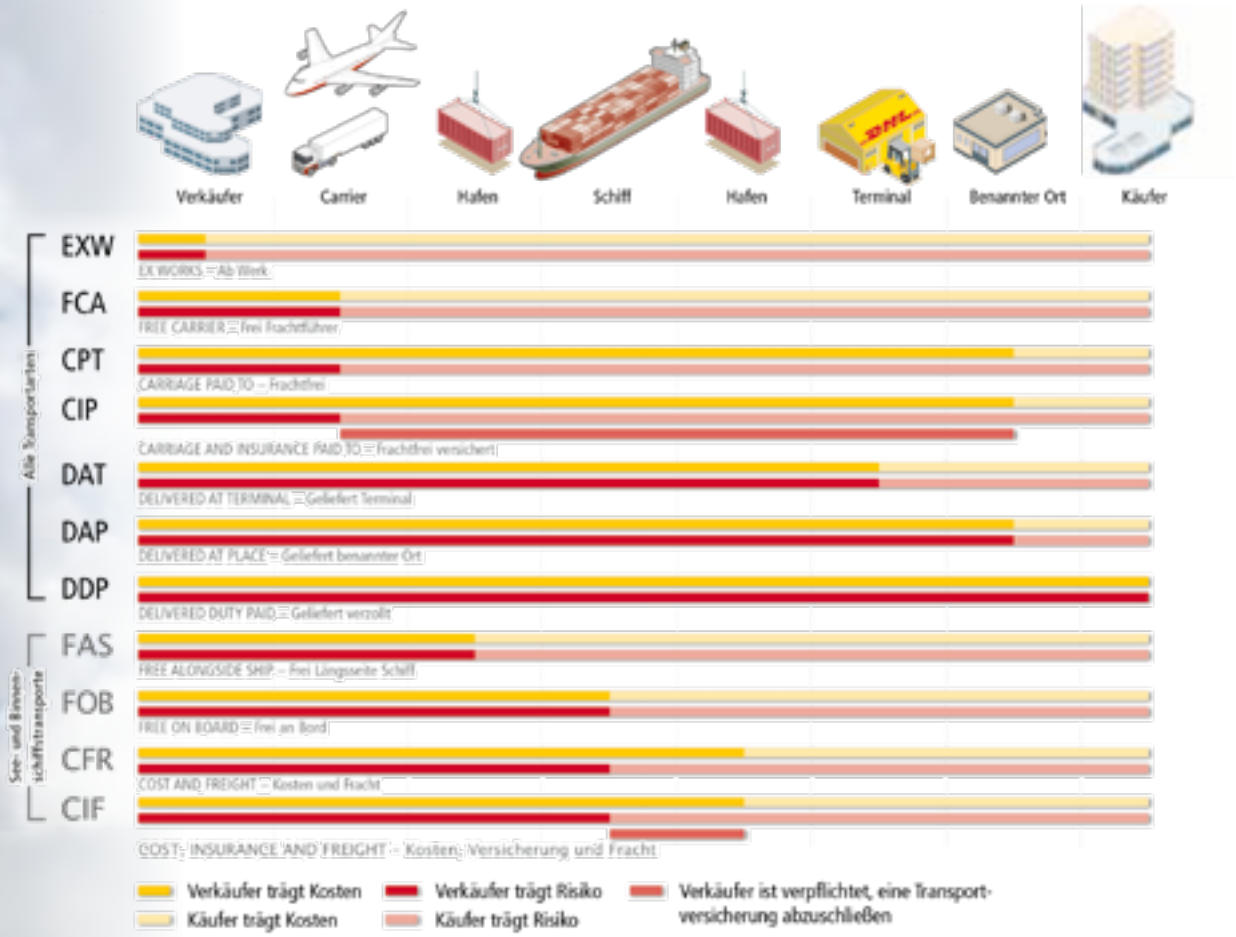
Wer zahlt, wer haftet? Diese beiden zentralen Fragen im internationalen Frachtverkehr legen die Incoterms verbindlich fest. Und das bereits seit mehr als 80 Jahren.

Leise schwebt der Container über dem Schiff langsam Richtung Kaimauer. Was tausendmal gut geht – diesmal passiert es: Die sogenannten „Twistlocks" rutschen aus den Eckbeschlägen des Containers, der krachend zu Boden stürzt und sich zwischen Kaimauer und Schiffsraum verkeilt. Ein hoher Sachschaden, ein Fall für die Versicherungen – nur für welche? Dies wird im Vorfeld eines Logistikauftrags durch die International Commercial Terms, kurz Incoterms, geregelt. Sie bilden im internationalen Transportwesen die Grundlage für die Auslegung von Kauf- und Lieferverträgen. Klauseln hinsichtlich der Kosten für Logistik, Zollabwicklungen bei Ein- und Ausfuhr sowie des Gefahrübergangs sind die wichtigsten Punkte der traditionsreichen Übereinkunft.

KEINE SCHNELLSCHÜSSE

1920 wurde in Paris das International Chamber of Commerce (ICC) aus der Taufe gehoben, mit dem erklärten Ziel, die Rahmenbedingungen für den globalen Warenverkehr zu verbessern und mit entsprechenden Standards zu versehen. Das tat Not, denn: Die Handelsklauseln von 30 Staaten wiesen teilweise drastische Unterschiede auf. Erst 1936 einigte man sich auf die erste Fassung der International Commercial Terms. Seitdem wurden sie erst siebenmal überarbeitet, zuletzt im Jahre 2011. Was unterstreicht, dass es sich nicht um bürokratische Schnellschüsse handelt, sondern sie sich moderat den jeweils neuen Bedingungen im Transportwesen angepasst haben. Zuletzt wurde die Anzahl der Klauseln sogar von 13 auf elf reduziert, das Regelwerk also deutlich entschlackt.

In erster Linie regeln die Incoterm-Klauseln die Kauf- und Lieferbedingungen im internationalen Warenaustausch. Denn an einer Kaufabwicklung hängt eine Vielzahl an Parametern, die berücksichtigt werden müssen und im Vorfeld geklärt sein sollten. Beispiel Transportkosten: Wer kommt dafür auf? Der Verkäufer oder der Käufer? Oder werden sie hälftig geteilt? Beispiel Gefahrübergang: Wer trägt im Falle einer Beschädigung oder gar im Verlustfall das Risiko? Bis wann kommt für eventuelle



DIE ELF CODES

EXW: EX Works, ab Werk mit Standortangabe

FCA: Free Carrier, frei Frachtführer mit Standort des vereinbarten Carriers

FAS: Free Alongside Ship

FOB: Free On Board: steht für den vereinbarten Verladehafen

CFR: Cost and Freight, Kosten und Fracht mit Angabe des vereinbarten Bestimmungshafens

CIF: Cost Insurance Freight, Kosten, Versicherung und Fracht bedeutet Gefahrübergang am Verschiffungshafen, Kostenübergang am Bestimmungshafen

DAT: Delivered At Terminal, Lieferung ans vereinbarte Übergabeterminal

DAP: Delivered At Place, geliefert an den vereinbarten Ort im Einfuhrland

CPT: Carriage Paid To

CIP: Carriage Insurance Paid: Fracht beziehungsweise Fracht und Versicherung bezahlt zum vereinbarten Bestimmungsort

DDT: Delivered Duty Paid, geliefert und Zoll bezahlt zum vereinbarten Lieferort im Einfuhrland

Transportschäden die Versicherung des Verkäufers auf, ab wann ist die des Käufers Ansprechpartner? Generell sind die Incoterms, von denen sieben multimodal gelten und weitere vier sich nur auf die See- und Binnenfahrt konzentrieren, keine Gesetze. Sie können allerdings verbindlich werden, wenn beide Vertragspartner sie in ihren Kaufvertrag einbinden. Schon jetzt sitzt ein Redaktionsteam zusammen und arbeitet an den Incoterms 2020. Das ICC ist sich der Bedeutung der Regularien durchaus bewusst und hat den Namen markenrechtlich als „Registered Trademark“ schützen lassen. MICHAEL WAYAND

WEITERFÜHREND

Informationen zu Incoterms

WEITERFÜHREND

DHL Freight LeadTime Rechner

AKTUELLE VERBESSERUNGEN

NEUES AUS DEM DHL FREIGHT NETZWERK

ART	ROUTE	IM DETAIL
Schnellere Verbindung	EURAPID-Relaunch	DHL Freight hat sein Netzwerkprodukt EURAPID mit dem klaren Ziel optimiert, einen Premiumservice für seine Kunden zu schaffen. Das beinhaltet unter anderem feste Lieferzeiten und einen proaktiven Kundenservice.
Schnellere Verbindung	Von Schweden nach Deutschland	Der EURAPID Service von Schweden nach Deutschland wurde weiter verbessert. Damit steht ein zuverlässiger 48-Stunden-Service zwischen den großen Industriegebieten beider Länder zur Verfügung.
Schnellere Verbindung	Von Italien, Spanien und Frankreich nach Schweden	Eine schnellere EURAPID-Verbindung ermöglicht einen verlässlichen 72-Stunden-Service von den großen Industriegebieten in Italien, Spanien und Frankreich bis nach Schweden und umgekehrt – eine Abholung ist an jedem Tag möglich.
Neue Direkt-verbindung	Von Belgien nach Irland	Eine neue tägliche Direktverbindung ermöglicht einen 72-Stunden-Service zwischen Belgien und allen großen Industriegebieten Irlands bei Abholung von Montag bis Donnerstag. Bei Abholung am Freitag sind sogar 48 Stunden möglich.
Schnellere Verbindung	Von Deutschland nach Nord- und Zentral-italien und zurück	Netzwerkoptimierungen zwischen Deutschland und Nord- beziehungsweise Zentralitalien stellen den 48-Stunden-Service zwischen allen großen Industriegebieten sicher, und das von Tür zu Tür. Dazu wurden drei zusätzliche Hin- und Rückverbindungen geschaffen: zwischen Herbolzheim und Turin, zwischen Neu-Ulm und Verona und zwischen München und Mailand.
Schnellere Verbindung	Von Norddeutschland nach Österreich	Von Hamburg aus geht es jetzt täglich nach Linz – eine schnelle und zuverlässige Verbindung von Norddeutschland und Österreich
Schnellere Verbindung	Von Griechenland nach Deutschland	Griechenland ist jetzt mit dem HUB in Kassel, Deutschland, verbunden. Das verkürzt die Lieferzeit für unsere unserer Kunden bis nach Mitteleuropa um einen Tag.

TRANSPORTRISIKEN

KONJUNKTUR FÜR LANGFINGER

Der Schaden von Ladungsdiebstählen übersteigt den eigentlichen Warenwert oft bei Weitem – denn es drohen Verzögerungen in den Lieferketten.

Im Detail unterscheiden sich zwar die Vorgehensweisen von Land zu Land und Kontinent zu Kontinent, aber das Prinzip bleibt gleich: Verbrecher, die hinter wertvoller Lkw-Ladung her sind, kundschaften geeignete Lkw auf Autobahnparkplätzen oder Autohöfen aus. In der Nacht schlagen sie dann zu, entweder heimlich und leise oder mit Gewalt. In Deutschland zum Beispiel sind vielfach Planenschlitzer unterwegs: Sie fahren mit einem Kleinlaster mit geöffneter seitlicher Schiebetüre an die abgestellten Trucks heran, schneiden einen kleinen Schlitz in die Plane und begutachten – oftmals mithilfe elektronischer Endoskope – die Fracht. Winkt lohnende Beute, wird der Schlitz erweitert, das Diebesgut blitzschnell umgeladen und abtransportiert. Die schlafenden Trucker kriegen vom Raub ihrer Ladung in der Regel nichts mit – der Lärmpegel auf den Autobahnraststätten ist dafür einfach zu hoch.

Ob so oder anders begangen, Ladungsdiebstähle wachsen für Spediteure, aber auch für Versender und Empfänger der Waren seit Jahren und werden zu einem zunehmenden Problem. Die Vereinigung für internationale Transportsicherheit (Tapa) dokumentiert für 2016 allein in der Region Europa, Afrika und Mittlerer Osten 2.611 Diebstähle von transportierten Gütern. Das ist ein Zuwachs von mehr als 70 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015. Und diese Zahl gibt nur die der Tapa gemeldeten Fälle wieder – die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen. Zumal die Statistiken auch viele Fehlerquellen aufweisen – in einigen EU-Ländern wird der Diebstahl von Lkw-Ladung beispielsweise nicht als eigene Kategorie erfasst. Von daher sind die von der Tapa registrierten Daten mit einer gewissen Vorsicht zu sehen.

KNAPP 70.000 EURO WARENWERT

Trotzdem ist die Tatsache alarmierend, dass sich 90 Prozent der Fälle auf sechs statistisch sorgfältig vorgehende Länder verteilen: das Vereinigte Königreich, die Niederlande, Deutschland, Schweden, Russland und Italien. Soweit überhaupt erfasst, lässt sich auch der Wert der gestohlenen Waren beziffern: Dieser liegt pro Diebstahl durchschnittlich bei knapp 70.000 Euro. Zu Gewalt oder Androhung von Gewalt kam es im vergangenen Jahr 87 Mal, das sind 3,4 Prozent aller Fälle. Allerdings ist dieses Vorgehen deutlich ausgeprägter in Staaten wie Mexiko oder den USA. Besonders gefährdet sind geparkte Lkw. In 40,7 Prozent der Fälle stahlen die Täter die Ware aus Lkw

auf unbewachten Parkplätzen. Die Diebe bevorzugten 2016 vor allem Nahrungsmittel und Getränke als Beute. Mit 10,6 Prozent der Fälle macht diese Warengruppe den größten Anteil an allen Diebstählen aus.

STÖRUNG DER LIEFERKETTE

„Deutschland und Großbritannien sind in Europa die führenden Nationen im Transportdiebstahl“, sagt Tapa-Europachef Thorsten Neumann. Allerdings gilt es, wie gesagt, zu beachten, dass die Daten aus vielen Ländern gar nicht erhoben werden können. Aber der Schaden ist bei allen Ungenauigkeiten hoch: Auf 1,2 Milliarden Euro beziffert Neumann den Wert der Waren, die jedes Jahr in Deutschland erbeutet werden. „Der wirkliche volkswirtschaftliche Schaden liegt fünf- bis achtmal so hoch.“ Damit meint er indirekte Effekte wie beispielsweise, dass der Ladungsdiebstahl die Lieferketten stört und in Zeiten der „Just in time“-Strategien Produktionsausfälle verursachen kann.

Inwieweit die statistischen Probleme in Zukunft durch eine verbesserte Datenlage zu beheben sind, mag dahingestellt bleiben. Fest steht: Jeder Ladungsdiebstahl ist einer zu viel. Eine präventive Maßnahme dagegen ist zum Beispiel die Lieferketten-Managementplattform Resilience360 von DHL, die auch externen Kunden zu Verfügung steht. „In unserem Lagezentrum werden aktuelle Meldungen ausgewertet und Tendenzen im Bereich Ladungsdiebstahl im Bezug auf die geografische Lage und besonders betroffene Industriezweige analysiert. Ein solches Frühwarnsystem kann dabei helfen, Transportrouten besser zu bewerten und Risiken wie Warenverluste oder Image-Schäden zu minimieren, sagt Mirko Woitzik, Risikoanalyst bei Resilience 360 der DHL.

MICHAEL WAYAND

WEITERFÜHREND

Präventionscheckliste für Disponenten (Landeskriminalamt Niedersachsen)

Präventionscheckliste für Fahrer (Landeskriminalamt Niedersachsen)

FRACHTAUSLASTUNG

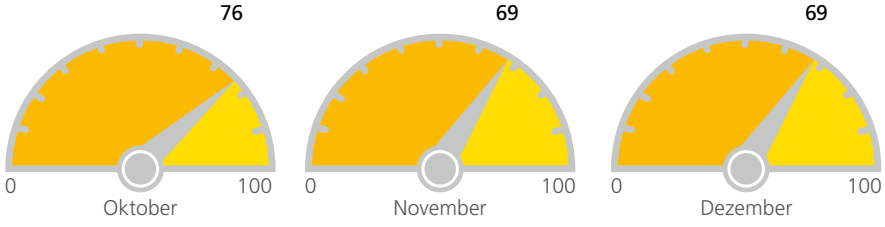
UNGEBROCHENE NACHFRAGE

Der Kommentar zur aktuellen Marktlage in der europäischen Logistikbranche und zur Frachtauslastung zum Jahreswechsel 2017/18 von Martin Veen, Leiter M&A & strategische Projekte, DHL Freight.

Bedingt durch insgesamt hervorragende makroökonomische Rahmenbedingungen entwickelt sich die Nachfrage im europäischen Straßengüterverkehr weitgehend stabil bis ansteigend. Die Rekord-Frachtauslastung im September und Oktober 2017 hat sich in den letzten beiden Monaten des Jahres – auf weiterhin hohem Niveau – stabilisiert. Die systemisch am Markt vorherrschenden Kapazitätsengpässe machten es mitunter herausfordernd, die vorhandene Laderaumnachfrage mit angemessener Qualität zu bedienen. Gleichwohl waren deutliche Unterschiede innerhalb von Europa auffällig, mit starken Nachfrageschwankungen zwischen den einzelnen Ländern. Während es regional teils große Wachstumsschübe zu verzeichnen gab, zeigten sich andere Märkte sehr anfällig gegenüber lokalspezifischen Einflüssen wie beispielswese Währungsschwankungen.

AKTUELLE FRACHTAUSLASTUNG

Frachtanteil* (in%)



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

Quelle: TimoCom Transportbarometer: www.portatio.com/Transportbarometer, Januar 2018

Nach einem in vielen Ländern moderaten bis stabilen Jahresbeginn 2018 ist im derzeitigen Marktumfeld in den kommenden Monaten mit einer wiederum graduell steigenden Laderaumnachfrage zu rechnen. Allerdings gibt es Unwägbarkeiten, deren Einfluss auf die Gesamtentwicklung nur schwer oder gar nicht abzuschätzen ist.

FAHRER- UND PERSONALMANGEL

Die Auswirkungen des anhaltenden Fahrermangels in der Speditionsbranche erreichten im zweiten Halbjahr 2017 Ihren vorläufigen Höhepunkt. Steigende Frachtraten, nicht eingehaltene Qualitätsversprechen und vereinzelt auftretender Opportunismus der Frachtführer stellten die Marktteilnehmer vor erhebliche Herausforderungen. Regional ist insbesondere Mittel- und Osteuropa besonders stark von einem nachhaltigen Personalmangel in der Logistik betroffen. Die notwendige Gestaltung und Durchsetzung von einheitlichen und geeigneten gesetzlichen Rahmenbedingungen ist europaweit noch unausgereift und behindert somit die langfristige Planbarkeit.

WOCHENRUHEZEITEN

Bislang kontrollierten vor allem Frankreich, Deutschland und Belgien die Einhaltung der Klausel im „Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“ (AETR) bezüglich des Aufenthalts der Fahrer während ihrer Wochenruhezeit, die demzufolge nicht mehr im Fahrzeug verbracht werden darf. Nachdem der Europäische Gerichtshof diese Klausel noch einmal bekräftigt und für rechtens erklärt hat ist eine deutliche Zunahme und Ausweitung der Kontrollen auf die anderen EU-Staaten zu erwarten. Es gilt zu beobachten, inwieweit sich allgemeine Preisstrukturen und Transitzeiten auf bestimmten Routen innerhalb von Europa hierdurch bedingt anpassen werden.

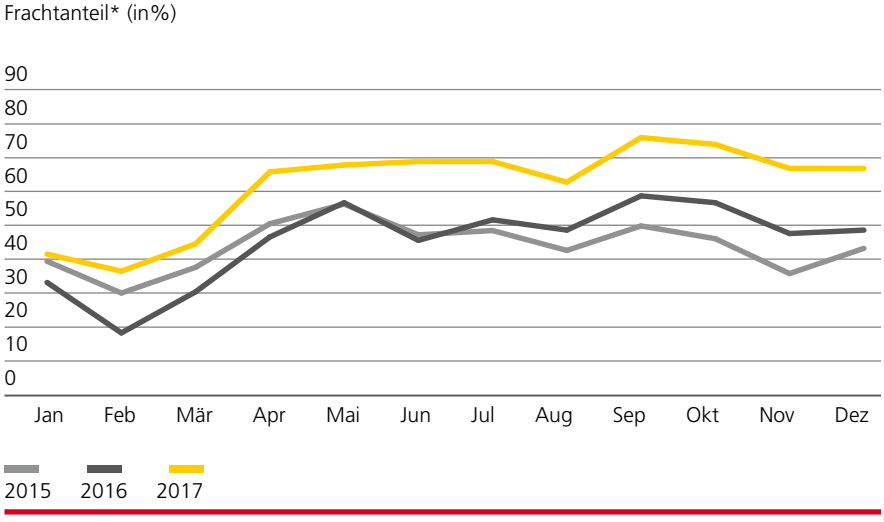
BREXIT

Viele Wettbewerber schließen derzeit keine langfristigen Verträge für Transporte ins Vereinigte Königreich ab, zu unsicher sind die tatsächlichen Auswirkungen des EU-Austritts. Auch gibt es inzwischen Bestrebungen der Marktteilnehmer, Alternativen zu bestehenden Handelsrouten zu entwickeln und zum Beispiel Fährtransporte über die Nordsee zu schicken.

WÄHRUNGSSCHWANKUNGEN

Die aktuelle Schwäche des britischen Pfund ist derzeit noch nicht in vollem Umfang in die Frachtraten in Richtung Vereinigtes Königreich eingepreist, was die hiesige Marktlage durch entsprechende Preisunsicherheit zusätzlich verkompliziert. Neben der Pfund-Schwäche verursacht die aktuelle Aufwertung der tschechischen Krone (CZK) höhere Kosten für die Speditionen aus dieser Region, was ebenfalls Unsicherheiten mit sich bringt.

FRACHTAUSLASTUNG IM JAHRESVERGLEICH



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

Quelle: Transportbarometer-App, www.timocom.de/TimoCom/TimoCom-Mobil, Januar 2018

ANTRIEBSWECHSEL

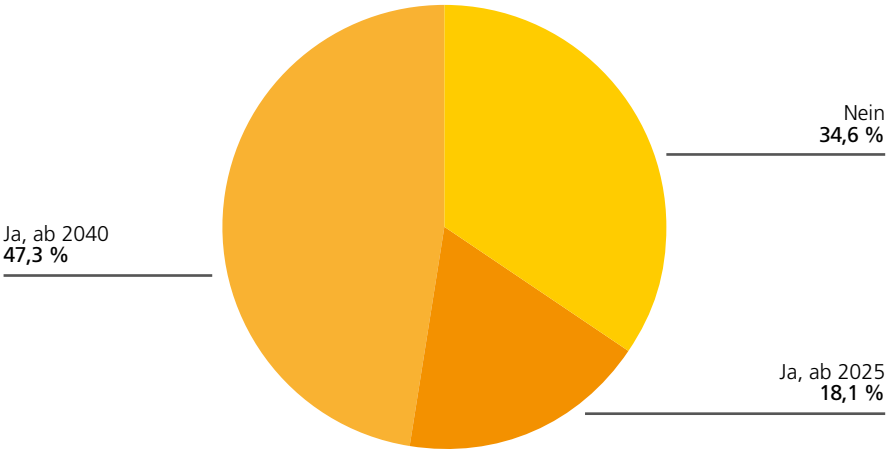
AUSSTIEG LANGFRISTIG MACHBAR

Ergebnis der Freight Connections-Umfrage zur Zukunft von Verbrennungsmotoren

Soll man die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verbieten? Und wenn ja, ab wann? Der Großteil von Ihnen ist sich hierbei einig: Ein Verbot ist möglich, jedoch frühestens ab 2040. Hier das Ergebnis im Detail.

IHRE MEINUNG

HALTEN SIE EIN VERBOT DER NEUZULASSUNG VON FAHRZEUGEN MIT VERBRENNUNGSMOTOREN FÜR REALISIERBAR?



Quelle: DHL Freight Connections, Januar 2017

Für Ihre Beteiligung ein herzliches Dankeschön! Die Gewinner der Slim Powerbanks im exklusiven DHL Design wurden von uns per E-Mail benachrichtigt.

ZULASSUNGSZAHLEN

WACHSTUM AUF HOHEM NIVEAU

Neuanmeldungen schwerer Lkw auf dem EU-Markt

Von Januar bis November 2017 wuchs der Markt für schwere Lkw in der EU im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um insgesamt 1,1 Prozent. Nach einem kurzzeitigen Einbruch im August bewegt sich der Trend seit September wieder auf einem hohen Niveau.

Die meisten Neuzulassungen in absoluten Zahlen verzeichneten hierbei:

- Deutschland (60.274 Stück, +1,4 Prozent)
- Frankreich (40.634 Stück, +6,8 Prozent)
- Großbritannien (33.267 Stück, -6,0 Prozent)

Im November 2017 gab es in der EU im Vergleich zum November des Vorjahres 2,2 Prozent mehr Neuzulassungen.

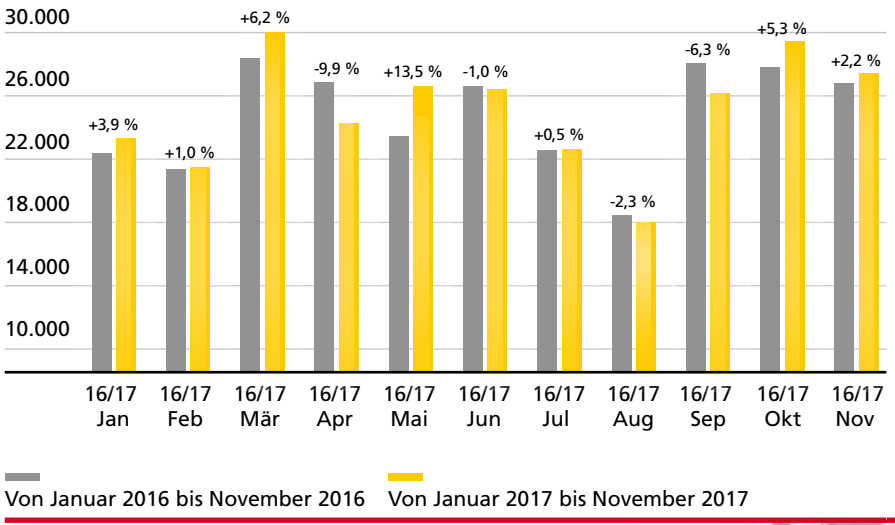
In absoluten Zahlen punkteten:

- Deutschland (5.554 Neuzulassungen)
- Frankreich (4.168 Neuzulassungen)
- Großbritannien (3.793 Neuzulassungen)

Die Verlierer im Vergleich zum November 2016 waren hingegen:

- Rumänien (-45,7 Prozent)
- Ungarn (-34,0 Prozent)
- Slowakei (-22,4 Prozent)

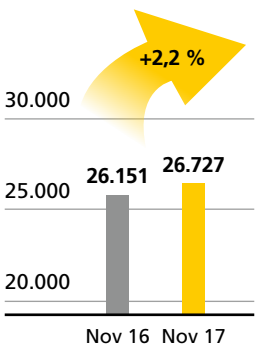
NEUREGISTRIERUNGEN IM JAHRESVERLAUF*



Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), Januar 2018 * über 16 Tonnen, EU-weit

NEUREGISTRIERUNGEN SCHWERER LKW*

Im November



Im Zeitraum Jan-Nov 2017		ggü. Vorjahreszeitraum
EU	273.839	+1,1 %
Deutschland	60.274	+1,4 %
Frankreich	40.634	+6,8 %
UK	35.267	-6,0 %
Spanien	19.063	-0,2 %
Italien	17.370	+11,4 %
Niederlande	12.524	-3,8 %

Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA), Januar 2018 * über 16 Tonnen, EU-weit

VIDEO DES MONATS

FOOD-TRUCK MAL ANDERS

Wie ein ganz normaler Lkw wirkt dieser Spielzeugtruck nur auf den ersten Blick. Denn hinter dem ferngesteuerten Laster und seiner Ladung steckt ein süßes Geheimnis.

VIDEO ABSPIELEN

Quelle: Youtube, Junkin Media, RM Videos

DIESELPREIS-KOMMENTAR

ENTSPANNUNG VORAUS

Von Eugen Weinberg, Leiter Rohstoffanalyse der Commerzbank

Die Dieselpreise sind in diesem Jahr trotz Kurskapriolen auf dem Ölmarkt recht stabil gewesen. Ein wesentlicher Grund dafür war ein starker Euro beziehungsweise schwacher US-Dollar, der die Ölpreissteigerung gemessen in Euro relativiert hat.

RÜCKBLICK 2017

2017 gab es eine Fülle an Faktoren, die zum Preisanstieg bei Rohöl und Diesel beigetragen haben. Zum einen war die Nachfrage dank einer guten Weltkonjunktur und eines stärkeren Welthandelswachstums sehr robust. Zum anderen haben Engpässe wegen schwerer Hurrikans in den USA und spekulativer Käufe die Entwicklung begünstigt. Auch die Entscheidung der OPEC, die sich Ende November in Wien auf eine Verlängerung der Produktionskürzungen geeinigt hat, wirkte positiv auf die Preise. In den kommenden Monaten rechnet die Commerzbank jedoch mit einer Entspannung der Versorgungslage. Gründe dafür: eine saisonal bedingte Nachfrageschwäche, ein starker Produktionsanstieg in den USA und ein Rückzug spekulativer Anleger aus dem Markt.

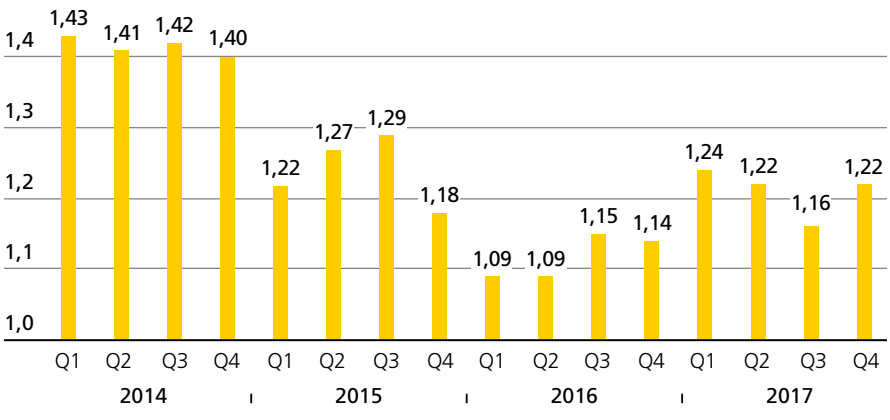
WIE GEHT ES WEITER?

Der Brentölpreis ist in den vergangenen Wochen auf ein Zweieinhalbjahreshoch über 65 USD je Barrel gestiegen. Neben fundamentalen Angebots- und Nachfragefaktoren hat dabei allerdings auch die starke spekulative Nachfrage eine wichtige Rolle gespielt. Der Optimismus der Großanleger markierte hier ein Allzeithoch, sprich die Spekulanten waren noch nie so positiv zum Ölpreis gestimmt wie zuletzt. Dies birgt jedoch auch eine große Gefahr für den Preis, weil somit alle positiven Faktoren bereits eskomptiert sind und die Anleger eigentlich nur enttäuscht werden können. Deshalb rechnet die Commerzbank kurzfristig – unabhängig von den OPEC-Handlungen – mit einer starken Preiskorrektur bei Rohöl und folglich auch bei Diesel. Sollte die US-Produktion wie erwartet in Kürze weiter stark anschwellen, dürfte dies die Entwicklung beschleunigen.

Nur die deutlich gestiegenen geopolitischen Risiken im Nahen Osten könnten den Preisrückgang verhindern, sollte sich die Lage beim weltgrößten Ölexporteur Saudi-Arabien destabilisieren. Ansonsten sollten Konsumenten in Bezug auf den Dieselpreis zuversichtlich auf 2018 blicken, denn die kommenden Monate dürften eine deutliche Entspannung der Versorgungslage bringen.

DIESELPREISE VON 2014 BIS 2017

Kosten für einen Liter (in Euro)



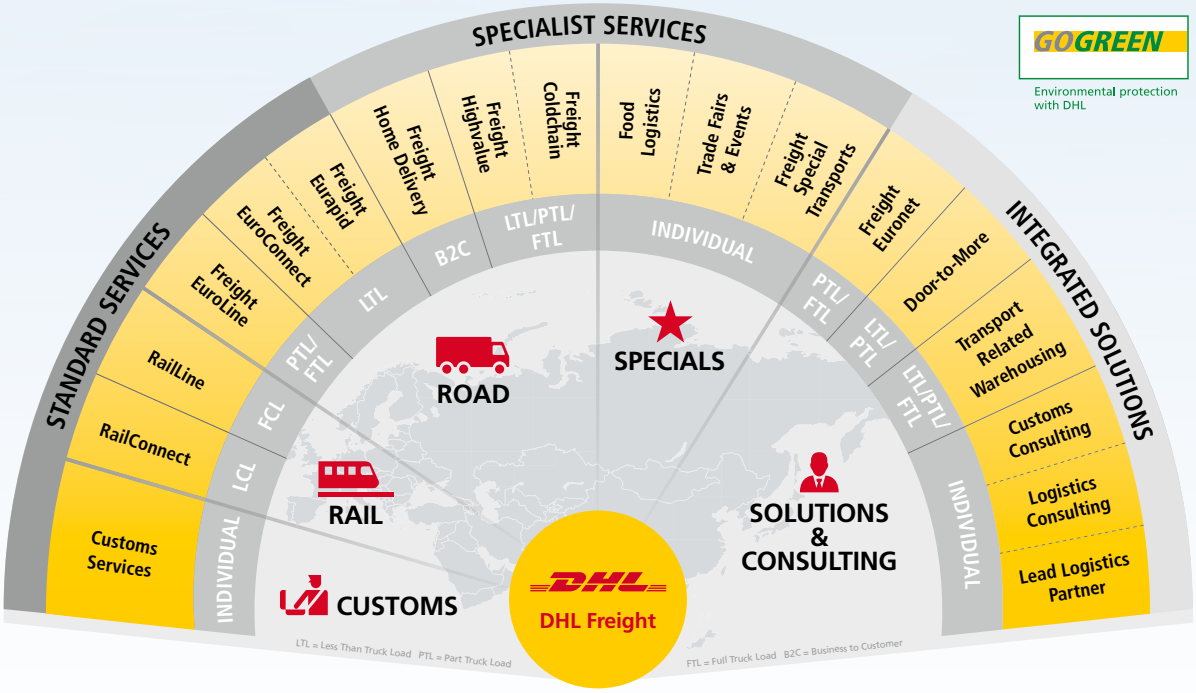
Am 4. Dezember 2017: 1,25 Euro

Quelle: Eurostat, Weekly Oil Bulletin, Dezember 2017

CARTOON

LEISTUNGSSPEKTRUM DHL FREIGHT

BREIT GEFÄCHERT



DHL Freight in Zahlen

208 Terminals in mehr als **40 Ländern** sorgen bei DHL Freight für wahrhaft flächendeckenden Landtransport-Service. Das Unternehmen befördert so pro Jahr **43 Millionen Sendungen**, das entspricht **44 Millionen Tonnen Fracht**.

Probieren Sie es selbst aus!

FREIGHTEURAPID

IHRE PRIORITY LANE

FÜR LANDVERKEHRE

Bestimmte Sendungen verlangen höchste Zuverlässigkeit und Priorität! Der Premium-Service für Stückgut-Sendungen **DHL Freight Eurapid** verbindet täglich die wichtigsten Wirtschaftsregionen Europas innerhalb von 24 oder 48 Stunden.

Wechseln Sie jetzt auf die Überholspur und profitieren Sie vom Priority Status sowie schneller und äußerst zuverlässiger Lieferung Ihrer Waren mit festen Laufzeiten quer durch Europa.

Für zeitkritische Stückgut-Sendungen.
Einfach. Schnell. Zuverlässig.

DHL Freight – Excellence. Simply delivered.

Sehen Sie selbst, wie schnell es gehen kann.

dhlfreighteurapid.com

facebook.com/DHLFreight