

DVZ

BRIEF

Wöchentliche Chef-Informationen aus Verkehr, Transport, Logistik, herausgegeben von der DVZ Deutsche Logistik-Zeitung

Nr. 1/7. JANUAR 2011

TOP-THEMA

Dioxin: Ermittlungen gegen Spedition Bei den Ermittlungen über die Herkunft dioxinkontaminierter Futterfette haben Ermittlungsbeamte am Mittwoch die Lübbecke Transport und Logistik GmbH in Bösel, Landkreis Cloppenburg, durchsucht. Die Geschäftsführer müssen sich dem Anfangsverdacht stellen, in ihrem Tanklager dioxinhaltige Mischungen illegal zubereitet zu haben. Im Tanklager in Bösel lagert Lübbecke nach eigener Darstellung in 13 Tanks Rohstoffe für die Futtermittelherstellung, die im Kundenauftrag kommissioniert und anschließend zu den Kunden geliefert werden. Der Umschlag belaufe sich auf wöchentlich 400 bis 500 t. Einer der Kunden, die dort einlagern, ist der in Uetersen, Schleswig-Holstein, ansässige Mischfutterhersteller Harles & Jentsch. Um die Flexibilität und Lieferfähigkeit zu erhöhen, hatte die 1980 gegründete Firma bei Lübbecke ein Tanklager zur Zwischenlagerung von Futterfetten errichtet. Die Staatsanwaltschaft prüft, ob bei Lübbecke die Futterfette mit dioxinhaltigen technischen Mischfetten kontaminiert worden sind. Die Futterfette wurden an 25 Mischfutterhersteller geliefert. Diese wiederum beliefern etwa 1000 landwirtschaftliche Betriebe. Bundesverbraucherschutzministerin Ilse Aigner geht davon aus, dass die ungeeigneten Fette vorsätzlich zusammengepanscht wurden. Nun wird geklärt, in welcher Geschäftsbeziehung Lübbecke und Harles & Jentsch miteinander stehen. Dioxin ist eine Sammelbezeichnung für chemisch ähnlich aufgebaute chlorhaltige Verbindungen.

VERKEHRSPOLITIK

Später Geldsegen für Verkehrsinfrastruktur Der Bund hat einigen Ländern zum Jahresende über den Länderplafonds hinaus insgesamt 425 Mio. EUR für Infrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt. Dies teilt das Bundesverkehrsministerium auf Anfrage mit. Zuvor war bekannt geworden, dass Baden-Württemberg infolge eines unerwarteten Geldsegens aus dem Bundeshaushalt noch zwölf Straßenprojekte in Angriff nehmen kann. Diese waren dem Land im Mai noch verwehrt worden. Baden-Württemberg erhielt 50 Mio. EUR, teilte das BMVBS mit. Die Mittel seien durch Umschichtungen im Haushaltsvollzug 2010 frei geworden. Dabei handelte es sich neben nicht abfließenden Bundesfernstraßenmitteln einzelner Länder auch um Mittel des Kombinierten Verkehrs und um Mautmittel, unter anderem solche, die für Systemkosten reserviert waren. Für die Schiene wurden 66 Mio. EUR bereitgestellt. Diese Mittel waren in den Vorjahren von der Schiene an die Straße geflossen, da die Schiene sie damals nicht ausgeben konnte. Die Mittel aus der Rückübertragung habe die Schiene nunmehr bedarfsgerecht verwendet.

Dicke Luft in Nürnberg Das Landesamt für Umwelt (LfU) in Bayern hat die Diskussion um eine Umweltabgabe in Nürnberg angestoßen. Einem regionalen Pressebericht zufolge soll die Umweltabgabe bei hoher Luftbelastung die Zufahrt nicht schadstoffarmer Lieferfahrzeuge ins Zentrum beschränken. Problematisch ist in Nürnberg vor allem die Stickstoffdioxid-Konzentration. Die Messwerte haben in den vergangenen Jahren dem LfU zufolge im Jahresmittel über den zulässigen EU-Grenzwerten gelegen. Nun soll eine Vorstudie der Stadt Nürnberg und der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt den Effekt einer Umweltabgabe ermitteln. Bislang hat die Stadt die Einführung einer Umweltzone vermieden. Im Mittelpunkt stehen eher die Verkehrsverlagerung sowie ein City-Logistik-Projekt. Die Idee einer Umweltabgabe ist, Unternehmen zu motivieren, schadstoffreduzierte Fahrzeuge in der Innenstadt einzusetzen. Die Einführung würde kurzfristig zu einer Senkung der Schadstoffe führen, so das LfU.

Rat: Wenig Gegenliebe für obligatorische lärmabhängige Trassenpreise Der Vorschlag der Europäischen Kommission, in der gesamten EU verpflichtend lärmabhängige Trassenpreise einzuführen, hat schlechte Karten unter den Mitgliedstaaten. Bei einer ersten Aussprache im EU-Verkehrsmisterrat erteilten drei Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, einer obligatorischen Anlastung der Lärmkosten eine klare Absage. Sieben Mitgliedstaaten sprachen sich für lärmabhängige Trassenpreise auf freiwilliger Basis aus. Dazu gehörten Frankreich, Großbritannien und Polen. Akzeptabel sind sie für vier weitere Länder, wenn sie nicht auf dem gesamten Schienennetz, sondern nur in relevanten Gebieten gelten. Drei EU-Länder wollen sie nur anrechnen, wenn eine vergleichbare Regelung auch für den Lkw-Verkehr beschlossen wird.

LOGISTIK

Fraunhofer SCS bekommt neue Institutsleitung Prof. Evi Hartmann ist nicht mehr Leiterin der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS). Zum Jahresende 2010 hat sie sich im Einvernehmen mit dem Fraunhofer Institut für Integrierte Schaltungen (IIS), an dem das SCS angesiedelt ist, über die Trennung geeinigt. Ihre Forschungstätigkeit wird Prof. Hartmann künftig vom Lehrstuhl Logistik der Universität Erlangen-Nürnberg weiterführen. Die Geschäftsführung des SCS übernimmt interimswise Prof. Heinz Gerhäuser, Leiter des IIS. Eine Nachfolgeregelung ist bislang noch nicht getroffen.

Jungmanager macht Paketkarriere Ob der bodenständige Dieter Seegers-Krückeberg, der Ex-Schenker-Manager Frank Blochmann, der quirlige, frankophile Schweizer Claude Beglé oder das hauseigene Urgestein Uwe Brinks – am chronisch margenschwachen Paketgeschäft der Deutschen Post hat sich im Bonner Post-Tower schon so mancher abgearbeitet. Doch keiner war derartig jung wie der erst vergangene Woche 35 Jahre alt gewordene Dr. Andre Busch, der jetzt diese Aufgabe übernimmt. Dass Konzernchef Dr. Frank Appel diese Herkulesaufgabe ausgerechnet in die Hände des selbstbewussten Jungmanagers legt, hat einen guten Grund. Busch liegt mit der Fokussierung auf aufkommenssträchtige Angebote für den Onlinehandel genau auf der Linie von Appel, sich verstärkt neuen Märkten zuzuwenden. Außerdem dürfte die Tatsache, dass Busch ebenso wie Appel beim Berater McKinsey war, seiner Karriere nicht geschadet haben. Und schließlich zeigt die nun direkte Anbindung des von Busch geleiteten Paketgeschäftes an den mächtigen Briefvorstand Jürgen Gerdes, welche Bedeutung der Bonner Logistikkonzern diesem jährlich rund 2,7 Mrd. EUR umsatzstarken Geschäftsfeld beimisst.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Polen ist Kabotage-Europameister Vor allem die polnischen Transportunternehmen haben von der Kabotagefreigabe zum 1. Mai 2009 profitiert. Sie haben schon 2009 ihre Kabotageleistung von 954 Mio. tkm auf rund 2,6 Mrd. tkm fast verdreifacht. Sie sind damit inzwischen mit Abstand am stärksten in EU-Kabotageverkehren tätig, vor den Kollegen aus Luxemburg, den Niederlanden und Deutschland.

KOMBINIERTER VERKEHR

Gerangel um BU West von Intercontainer In der Kombi-Branche wachsen die Zweifel, ob es dem in Liquidation befindlichen Kombi-Operateur Intercontainer-Interfrigo (ICF) gelingt, seine Business Unit (BU) West im Block zu verkaufen (DVZ-Brief 10.12.2010). Angebotsende war der 30. Dezember 2010. Gleich mehrere Faktoren machen es Investoren nicht leicht, in das Geschäft einzusteigen:

Die Höhe des Preises – gesprochen wird von 8 Mio. EUR –, die kurze Zeit für die Prüfung der Bücher und das ungünstige Timing über den Jahreswechsel hinweg. Bis Ende Januar soll der Deal über die Bühne gegangen sein. Denkbar ist durchaus auch, dass die Geschäftseinheit, in der die maritimen Containerverkehre zwischen der Schweiz und den Nordseehäfen organisiert sind, in Paketen verkauft wird – beispielsweise eines für die Westhafenverkehre sowie eines für Verkehre mit den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven.

BoxXpress springt auf Für eine solche Paketlösung könnte sprechen, dass offenbar auch das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) BoxXpress in letzter Minute noch auf den Bieterzug aufgesprungen ist. Das Joint Venture, an dem unter anderem die Reederei Maersk und die italienische Staatsbahn Trenitalia (über ihre deutsche Tochter TX Logistik) beteiligt ist, bietet bis jetzt nur Containerverkehre mit den deutschen Seehäfen an. Allerdings sind 8 Mio. EUR ein großer Brocken für das mittelgroße EVU, und Investitionen einer solchen Größenordnung sind in einem Joint Venture auch nicht mal eben innerhalb weniger Tage durchzuwinken.

EISENBAHNEN

PKP kauft sich eine deutsche Tochter Die Havelländische Eisenbahn (hvle) gilt in Fachkreisen als wahrscheinlichster Kandidat für die Übernahme durch die staatliche polnische Güterbahn PKP Cargo. Damit hätte PKP Cargo auch Zugriff auf den mehrheitlich zur hvle gehörenden Rangierbahnhof Wustermark westlich von Berlin. Als weiterer Kandidat wird D&D aus Hagenow wegen der Erfahrung im Zugang zum Hamburger Hafen gehandelt. Dieser Zugang war unlängst von PKP-Cargo-Chef Wojciech Balczun als wichtigste Bedingung genannt worden.

Lebensmittelketten ermöglichen North Rail Express Der neue gemischte Wagengruppen- und Kombizug North Rail Express von DB Schenker zwischen Oslo und Narvik ist insbesondere durch das Interesse der Lebensmittelketten Rema 1000 und ICA möglich geworden. Sie stellen in Richtung Norden den größten Teil des Aufkommens. Richtung Süden ist das Ladegut vor allem Lachs aus Nordnorwegen. Der nahe liegende Transport per Küstenschiff kam für die Produzenten aber nicht in Frage. Während des Seetransports im Nordmeer sind die Transportstöße so heftig, dass der empfindliche Fisch als „sushi“ beim Empfänger eintrifft.

Netzwerk Privatbahnen will Eisenbahn-TÜV statt EBA Für eine Übertragung von Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bei der Zulassung und technischen Überwachung von Eisenbahnfahrzeugen auf technische Überwachungsunternehmen setzt sich das Netzwerk Privatbahnen ein. Diese Aufgaben müsse die freie Wirtschaft analog zum Straßenverkehr nach für alle geltenden gesetzlichen Regelungen wahrnehmen. Die Eisenbahnunternehmen berichten von teilweise recht rüdem Umgang von Mitarbeitern der Behörde mit den Antragstellern und sehr restriktiver Auslegung von Vorschriften. Aus Angst vor Retorsionsmaßnahmen halten sich aber alle bedeckt. Netzwerk-Geschäftsführer Alexander Kirfel kam mit der Forderung auf einer Sitzung der Monopolkommission kurz vor Weihnachten heraus. Vertreten waren dabei auch die DB sowie andere Eisenbahnverbände. Aus den Kreisen der Teilnehmer soll es keinen Widerspruch gegeben haben.

Späte Sehnsucht nach Mehdorn Die Zuversicht der Politik, dass bei der Deutschen Bahn unter Vorstandschef Rüdiger Grube alles besser wird, weicht der Ernüchterung. „Unter Mehdorn hat es so etwas nicht gegeben“, stöhnte dieser Tage ein Landesminister gegenüber Journalisten angesichts flächendeckender Zugausfälle und Verspätungen. Der Vorgänger von Grube war zu seiner Amtszeit für die Politiker eher ein Feindbild gewesen.

SEESCHIFFFAHRT / SEEHÄFEN

Der Hafen – für Hamburger CDU kein Wahlkampfthema? Der Hamburger Senat hat offenbar wenig Vertrauen in die Überzeugungskraft seines Hafenenwicklungsplans (HEP). Anders lässt es sich kaum erklären, dass bisher für die Ideen nicht offensiv in der Öffentlichkeit geworben wird – was in Wahlkampfzeiten doch eigentlich geboten wäre. Schließlich handelt es sich um ein Politikfeld von zentraler Bedeutung für die Zukunft der Hansestadt. Dort wird am 20. Februar ein neues Parlament gewählt, weil die CDU die Grünen als Koalitionspartner verloren hat. Nachdem der HEP nun schon ein gutes Jahr überfällig ist (der Planungszeitraum reicht von 2010 bis 2015) sollen ihn die Verbände auf jeden Fall noch in dieser Woche bekommen. Diese haben dann bis zum 18. Februar Zeit für Stellungnahmen, die in den HEP eingearbeitet werden sollen, bevor er dann der Bürgerschaft zur Kenntnis vorgelegt wird.

SPD formuliert eigene Ideen zur Hafenspolitik Es ist allerdings mehr als fraglich, ob der HEP dann in der hafenspolitischen Diskussion noch eine große Rolle spielt. Denn nach den bisher vorliegenden Umfrageergebnissen werden sich die CDU-Politiker nach dem 20. Februar auf den Oppositionsbänken wiederfinden. Die SPD will den Hafen auf jeden Fall zum Wahlkampfthema machen. Der Hamburger Parteivorstand legt die programmatischen Linien Ende dieser Woche fest, am 15. Januar wird der Landesparteitag das Wahlprogramm verabschieden. Dabei ist es spannend, wie sich die Sozialdemokraten in der Hafenspolitik von den Grünen als möglichen Koalitionspartner abgrenzen – oder eben halt nicht.

MSC stößt Maersk vom Thron Im Verkehr mit den USA dürfte die Mediterranean Shipping Company (MSC) im vergangenen Jahr die Maersk Line vom Thron des Marktführers gestoßen haben. Das ergibt sich aus dem Piers' U.S. Global Container Report. Danach erzielte MSC in den ersten neun Monaten 2010 ein Wachstum von 17 Prozent in den US-Verkehren und kam auf ein Transportaufkommen von 2,1 Mio. TEU, Maersk konnte nur um 1 Prozent auf 2,26 Mio. TEU zulegen. Der Markt wuchs Piers zufolge um 12 Prozent auf 20,9 Mio. TEU.

LUFTFRACHT

LH Cargo verlegt Geschäftssitz Frankfurts Aircargo-Gemeinde Kelsterbach verliert einen weiteren prominenten Steuerzahler aus der Luftfracht-Community. Mit dem gut 400 Köpfe starken Flugbetrieb zieht bis Ende dieses Monats nun auch der Rest der Lufthansa-Cargo-Belegschaft in die Zentrale der Kranich-Frachttochter direkt am Flughafen. Damit ändert sich zugleich der firmenrechtliche Geschäftssitz. Die bisherigen Räumlichkeiten des Flugbetriebs „Am Grünen Weg“ fallen quasi der neuen Landebahn zum Opfer – sie verläuft nur 500 m entfernt vom jetzigen Bürogebäude, das weder schallisoliert noch klimatisiert ist. In den vergangenen Jahren waren bereits zahlreiche Speditionen von Kelsterbach abgewandert – in die CargoCity Süd des Airports.

Veranstaltungstip: 16. Europäischer KEP-Kongreß „Die Stadt von Morgen, KEP als innovativer und sicherer Impulsgeber“ am 26. Januar 2011 in Berlin. Programm und Anmeldung: www.dvz.de/kep.

Impressum

DVZ-BRIEF DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, 20010 Hamburg; Nordkanalstr. 36, 20097 Hamburg, Tel.: 040/237 1401, Fax: 040/237 14-226, Internet: www.dvz.de, E-Mail: redaktion@dvz.de, geschäftsführender Gesellschafter: Dr. Dieter Flechsenberger, Verlagsleitung: Oliver Detje, verantwortlich für den Inhalt: Björn Helmke, Vertrieb: Ruth Christa Torz. Der DVZ-BRIEF erscheint wöchentlich. Mindestbezugszeit: 6 Monate. Bezugspreise: Zustellung per Postversand: monatl. 40,50 EUR bei jährlicher Rechnung (inkl. Porto, zzgl. MWSt.). Übermittlung per Fax monatl. 42,00 EUR (inkl. Faxgebühren, zzgl. MWSt.). Abbestellungen schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen. Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt