

Schienengüterverkehr

Kooperation im Betrieb nützt Bahnen und Kunden



Von Timon Heinrich

Breite Krawatten, schmale Krawatten - alles kommt wieder, sogar die Kooperation im Güterverkehr zwischen der Deutschen Bahn und deren kleineren Wettbewerbern. Davon profitieren Bahnen und Kunden. Grundsätzlich ist Wettbewerb Ressourcenverschwendung. Im besonders kostenintensiven Einzelwagenverkehr schmerzt jede Verschwendung ganz besonders. Deswegen ist es höchst sinnvoll, dass Bahnen für andere Leistungen erbringen anstatt Strukturen aufzubauen, wo bereits welche vorhanden sind.

Dadurch können mehr Bahnen Einzelwagenverkehr anbieten. Das steigert die Attraktivität der Schiene insgesamt. DB Cargo als größter Player im Markt profitiert von einer besseren Auslastung des Einzelwagennetzes. Dieses Netz verursacht hohe Fixkosten. Zusätzliche Wagen helfen, das Netz zu erhalten.

Auch wenn zunächst nicht alle großen Wettbewerber mitmachen, gibt das neue „Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr“ Grund zu Optimismus. Zum einen wird der standardisierte Datenaustausch vorangetrieben. Zum anderen kann aus dem Einzelwagen-Netzwerk noch ein Gesamtverkehrs-Netzwerk werden.

BERICHT SEITE 1

Ihre Meinung zum Kommentar
heinrich@dvz.de

Mit Mautdaten gegen Kabotagesünder

Ein Schritt in die richtige Richtung - aber nur ein kleiner



Von Frank Hütten

Die Forderung, Lkw-Mautdaten zu nutzen, um Verstöße gegen die EU-Vorschriften zur Kabotage leichter aufspüren zu können, ist in Deutschland schon oft gestellt worden. Jetzt, in den letzten Monaten der Legislaturperiode, will die große Koalition hier etwas unternehmen.

Was sich zunächst nach einem wichtigen Erfolg für deutsche Transportunternehmen anhört, ist bei näherem Hinsehen aber nur ein kleiner Schritt. Wird das Gesetz beschlossen, kann das Bundesamt für Güterverkehr auf die Information zugreifen, wann ein Lkw nach Deutschland

hineinfährt und wann er das Land wieder verlässt. Angaben, wohin ein ausländischer Lkw in Deutschland überall gefahren ist, bleiben aber unter Verschluss.

Verstöße gegen Kabotagerecht müssen weiter auf andere Weise nachgewiesen werden, etwa durch Prüfung der Frachtpapiere. Die Mautdaten können bei der Vorauswahl der Fahrzeuge helfen. Aber gerade die Lkw, die Monate im Land bleiben, fallen wohl auch auf andere Weise auf.

Alles, was den Kontrolleuren hilft, ist erst einmal gut. Für den großen Fortschritt muss aber weiter bis 2025 auf den „intelligenten Tachographen“ gewartet werden. Beim aktuellen Vorstoß spielt sicher auch der Bundestagswahlkampf eine Rolle.

POLITIK SEITE 5

Ihre Meinung zum Kommentar
huetten@dvz.de

Meistgeklickt

Jede Woche finden Sie an dieser Stelle die am meisten gelesenen Artikel - ist Ihnen vielleicht etwas Wichtiges entgangen? Dann schauen Sie doch noch mal rein:



MARITIM

In den norddeutschen Häfen knirscht es gewaltig

Den Häfen fällt es immer schwerer, eine verlässliche Logistik zu organisieren. Lange Wartezeiten und Zuschläge sind die Folge.



INTERVIEW

„Wir betreiben keine Kabotage in Westeuropa“

Der neue Waberer's CEO, Barna Erdélyi, erklärt im großen DVZ-Interview, wie Waberer's vom Transport- zum Logistikunternehmen werden soll.



KONTROLLE

„Rollende Zeitbombe“ aus dem Verkehr gezogen

Die Polizei hat bei Lkw-Kontrollen an der Autobahn 30 bei Bissendorf (Kreis Osnabrück) einem 30-Tonnen-Sattelzug die Weiterfahrt untersagt.

www.facebook.com/DVZLogistik

Marktentwicklung

Harter Wettbewerb um digitale Vorherrschaft

Der Run auf die **Geschäftsmodelle der Zukunft** ist in vollem Gange. Plattformen, (digitale) Logistiker und Softwareanbieter kämpfen um denselben Kuchen. Der neutrale Mittler droht auf der Strecke zu bleiben.



Von Sebastian Reimann

Digitale Vernetzung und Plattformmodelle waren das Schwerpunktthema der transport logistic. Echte digitale Geschäftsmodelle werden künftig erfolgsentscheidend und potenziell sehr lukrativ sein, lautet eine Erkenntnis. Dies hatte im Vorfeld auch die Unternehmensberatung Arthur D. Little in einer Analyse herausgearbeitet. Bisher weitgehend neutrale Plattformanbieter, immer stärker digitalisierte Logistiker und spezialisierte Softwarehäuser nähern sich in ihren Angeboten dabei immer deutlicher an und treten damit zunehmend in Konkurrenz zueinander.

Diese Entwicklung ist einerseits begrüßenswert. Denn durch Wettbewerb entstehen neue Geschäftsmodelle, die über reine Effizienzsteigerungen hinausgehen. Andererseits ist es besorgniserregend, da gerade die neutralen Anbieter zu verschwinden drohen. Dabei wären gerade sie eine Basis, damit die Logistik in zehn Jahren die maßgebliche Wirtschaftsmacht in der Welt und in Unternehmen ein echter Werttreiber sein kann. Diese Vision hatten die Teilnehmer einer Diskussionsrunde zu „Next Generation Logistics“ während der transport logistic formuliert.

Im Hier und Jetzt sieht es indes eher danach aus, als beginne nun das große Hauen und Stechen um die beste Ausgangslage für die heraufziehende Ära einer wirklich digitalisierten Logistik. Aus dem Logistikdienstleister wird dabei der Logistics-as-a-Service-Provider

(LaaS) - angelehnt an den Software-as-a-Service-Provider (SaaS).

Diesen Pfad verfolgen ehemalige Start-ups wie Forto, das einst als Freighub startete, oder auch Cargonexx. Forto hat sich dabei von einem (digitalisierten) Spediteur zu einem kompletten Supply-Chain-Software-Anbieter gewandelt. Zentral ist dabei eine Software-as-a-Service-Lösung für das Order Management. Bei Cargonexx war der Anspruch von Anfang an größer. Es ging um die sich selbst organisierende Supply Chain im Landverkehr. Die Macher waren allerdings offenbar schon ein Stück

Plattformen und Logistik-IT-Anbieter expandieren horizontal und vertikal und werden damit zu Konkurrenten.

weiter als die Kunden, weshalb sich Cargonexx nun auf die Fahnen geschrieben hat, die europäische Lkw-Logistik bei der Digitalisierung zu unterstützen - mit Hilfe einer SaaS-Plattform.

Die Kombination aus Logistikdienstleistung und Software ist aber nicht nur ein Ansatz für Start-ups, sondern auch für ganz klassische Logistiker. Schenker beispielsweise möchte im Stile eines SaaS oder LaaS Software an Partner und Kunden verkaufen. Dazu können beispielsweise Fahrer-Apps gehören. Der Vorteil: Dies bringt neue Erlösströme und erhöht die Bindung zu den genannten Marktakteuren.

Nicht zu unterschätzen ist der Expansionswille klassischer

Logistik-IT-Anbieter, die sich mittlerweile durch diverse Zukäufe zu mächtigen Daten-Integratoren gewandelt haben. Zu nennen ist insbesondere E2open nach der Übernahme der führenden Seefracht-Plattform Intra. Ein weiterer sehr ernstzunehmender Akteur ist Wisetech, der mit dem TMS Cargowise in der internationalen Logistik mittlerweile eine Art Standard setzt und ohne den zahlreiche der führenden Logistikdienstleister ihr Geschäft überhaupt nicht mehr abwickeln könnten.

Und dann wären da noch die Plattformen, die immer stärker entlang der Logistik-Wertschöpfungskette expandieren. Die Arthur-D.-Little-Studie nennt hier beispielsweise Timocom oder Freightos.

Aus Sicht der Unternehmen sind all diese Wandlungen nachvollziehbar. Schließlich hängt deren Existenzberechtigung zu einem guten Teil davon ab, neue Geschäftsfelder zu erschließen. Doch wo bleibt der neutrale Mittler? Diese Rolle können Plattformen und Logistik-IT-Anbieter angesichts der beschriebenen Entwicklungen immer weniger ausfüllen. Dabei wäre eine solche Instanz so wichtig. Als Schnittstelle zwischen den Akteuren im Markt. Als sichere Verwahrstelle für logistische Daten.

Kann kein Akteur aus der Logistik mehr diese Rolle übernehmen, muss es wohl ein Externer richten. Bloß wer? Eine staatliche Clearingstelle? Große Cloud-Anbieter wie Amazon Webservices? Oder womöglich eine Art Meta-Plattform, betrieben von einem Datengiganten wie Google? Unvorstellbar ist all dies nicht.

Ihre Meinung zum Leitartikel
reimann@dvz.de

Leserbrief

Die Lösung kann nur eine europäische sein

www.dvz.de, Studie: Grüner Wasserstoff wird 2030 wettbewerbsfähig

Mittlerweile ist bei der großen Mehrheit der BürgerInnen und vor allem den Entscheidungsträgern das „Was“ längst klar und unstrittig. Völlig anders sieht es noch beim „Wie“ aus.

„Was“: Die Klimakrise zwingt uns alle, entschlossen Maßnahmen zu setzen, um zumindest die vereinbarten Klimaziele zu erreichen und drastische ökologische Schäden zu vermeiden.

„Wie“: Auf welche Technologie soll in den einzelnen Bereichen (Straße, Schiene, Luft, Industrie, etc.) rasch und langfristig gesetzt werden?

Die Lösung kann nur eine faktenbasierte und mutige Entscheidung auf europäischer Ebene sein. Diese ist erforderlich, da die Marktteilnehmer eine Investitionssicherheit benötigen, damit die volle Power der Entwicklung in die richtige Richtung gehen kann. Es braucht klare und auf Langfristigkeit ausgelegte Rahmenbedingungen. Die Politik kann sich nicht länger hinter „bürokratischen Abhandlungen“ verstecken. **Josef Hoellwieser, 2833 Bromberg (Österreich)**

Auch Sie wollen Ihre Meinung äußern?
Dann schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.

ANZEIGE

DIE TOP 100 DER LOGISTIK 2020/21
- UNENTBEHRLICH FÜR PLANER UND ENTSCHEIDER

JETZT BESTELLEN:
www.dvz.de/top-logistik

DVZ
DVV Media Group