



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

### Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011





DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutspediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutspediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutspediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutspediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011





DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011



DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

## Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011





DVZ-STÜCKGUTUMFRAGE

## Stückgutpediteure sehen wieder Land

Von Lutz Lauenroth, Hamburg

**29.03.2011 | Wie entwickeln sich die Mengen, wie die Preise im Stückgutgeschäft? Ist Platz für neue Netze, und welche Rolle spielt die Grüne Logistik? Antworten auf diese Fragen gibt die traditionelle Frühjahrsumfrage der DVZ unter deutschen Stückgutnetzen.**

Die deutschen Stückgutpediteure rechnen nach deutlichen Mengenzuwächsen im vergangenen Jahr auch 2011 mit einem steigenden Aufkommen. Das Wachstum wird sich aber abschwächen - national wird durchschnittlich mit einem Plus von 5 Prozent kalkuliert, international darf es etwas mehr sein, lautet der Tenor. Im abgelaufenen Jahr konnten viele der Netze die krisenbedingten Rückgänge aus 2009 wieder aufholen - viele liegen sogar schon wieder über dem 2008er Niveau. Nahezu alle Netze haben ihre Mengen zweistellig steigern können, die Marktführer Dachser (10 bis 15 Prozent) und Schenker (18,8 Prozent) ebenso wie die mittelständisch geprägten Kooperationen. So dürfte es auch keine gravierenden Verschiebungen zwischen den Konzernen und dem Mittelstand gegeben haben. Dabei könne es aber zu einer weiteren Polarisierung kommen, erwartet die deutsche Wincanton.

"Industrialisierte und stückkostengetriebene Transportnetzwerke auf der einen Seite, flexiblere, spezialisierte Netzwerke auf der anderen."

### Verbote werden aufgeweicht

Registriert wird, dass Wettbewerbsverbote von Kooperationen aufgeweicht werden. "Den Systemteilnehmern wird inzwischen oftmals ermöglicht, die Synergien aus der Mitgliedschaft mit mehreren Kooperationen zu nutzen", sieht es Uwe Komma, Vorstand der vor allem auf Lebensmittelverkehre gerichteten Dialog AG, positiv.

Eine ähnliche Entwicklung, aber einen anderen Hintergrund sieht Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.a.R. "Es gibt fast keine Stückgutpediteure mehr, die keinem System angeschlossen sind." Zur Flächendeckung müssen Kooperationen deshalb auch auf Partner zurückgreifen, die schwerpunktmäßig in anderen Netzen tätig sind. Dass manche Spezialisten in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sind, gefährde deshalb eher die Stabilität einiger Netze, findet Stark. Einen anderen Aspekt stellt Georg Köhler von der System Alliance in den Vordergrund: "Je mehr die wettbewerbsbedingte Industrialisierung von Logistikdienstleistungen notwendig wird, umso häufiger wird auch kooperationsübergreifende Zusammenarbeit ins Kalkül gezogen", glaubt er.

Auch Erich Wietzel von der Cargo Trans Logistik (CTL) hält eine engere Zusammenarbeit von Stückgutkooperationen für wünschenswert - auch bei Hub-basierten Verbänden. Für durchaus wahrscheinlich halten es Marktkenner, dass es 2011 bei Firmenübernahmen wieder lebhafter wird. Es könnte "zu interessanten Verschiebungen in Deutschland kommen", erwartet VTL-Chef Andreas Jäschke. Allein schon die Tatsache, dass es eine große Zahl von Playern gebe, bürge schon für weitere Veränderungen, ergänzt sein 24plus-Pendant Peter Baumann. Angst um seine Marktposition brauche der Mittelstand aber nicht zu haben, wägt Köhler ab. Im Gegenteil, er geht davon aus, dass er sie "nachhaltig behaupten" kann. In Bewegung kommt die Stückgutscene auch durch neue Netze wie das angekündigte Palletways-System, das Anfang Mai starten soll. Neue Kooperationen "können in ausgesuchten Segmenten durchaus wettbewerbsfähig sein", urteilt Köhler. Zudem erwartet DHL/Unitrans eine stärkere Differenzierung des Marktes. Grundsätzlich aber halten Marktteilnehmer die Zahl der Netze für ausreichend: Zum einen, weil es kaum noch "freie" Stückgutpediteure gebe, zum anderen, weil der Markt ohnehin an einem Überangebot leidet, wie der VTLer Jäschke betont. Sein CargoLine-Kollege Jörn Peter Struck weist darauf hin, dass jedes Netz ein Minimum an Mengen braucht, um zu funktionieren - und jedes neue Netz könne nur über einen Verdrängungswettbewerb an die benötigten Mengen kommen.

Marktführer Dachser sieht daher eher eine Fortsetzung der Konsolidierung bei den Netzen.

## Preise gehen nach oben

Viele Firmen haben den Aufschwung genutzt, um an der Preisschraube zu drehen - nachdem sie im Krisenjahr zu zum Teil zweistelligen Zugeständnissen gezwungen worden waren. So ist am Markt zu hören, dass zum Jahreswechsel Preisanhebungen umgesetzt werden konnten - auch wenn nicht jeder Kunde begeistert war. Aber die gestiegenen Kosten, unter anderem für knapp gewordenen Laderaum, dürften ein schlagendes Argument gewesen sein.

Dass sich dieser Trend im laufenden Jahr fortsetzen muss, ist nahezu einhellige Meinung bei der Umfrage. Darin ist von einer "Rückkehr zu leistungsgerechten Preisen", der "Akzeptanz für die notwendigen Anpassungen" oder einem "zurückzugewinnenden verlorenen Terrain" die Rede. So besteht die Zuversicht, dass sich die Preise auch 2011 zumindest etwas nach oben bewegen. Es gibt aber auch Zweifler, die wenig Chancen sehen, die Preise anzuheben oder sogar - bei stagnierenden Mengen - sogar eine "besorgniserregende" Entwicklung befürchten. Dialog-Vorstand Komma sieht in diesem Zusammenhang ein Problem darin, dass "Angebote für komplette Leistungsspektren gemacht werden, in denen der Stückgutbereich notgedrungen abgedeckt und subventioniert wird".

## Grüne Logistik

Zunehmend auf der Rechnung haben die Stückgutlogistiker die Grüne Logistik. Nach der Kooperation ILN, die bereits mit ihrem Green Logistics Index an den Markt gegangen ist, arbeiten weitere Netze an Lösungen. VTL will in München auf der transport logistic eine CO<sub>2</sub>-Tabelle für Stückgutsendungen vorstellen.

DHL Freight hat eigenen Angaben zufolge bereits "Green Services" für Stückgut entwickelt. "Intensiv" beschäftigt sich Schenker mit dem Thema, wie auch bei der Online Systemlogistik "mehrere Projekte laufen". Andere warten dagegen auf eine allgemeinverbindliche Norm. Mehr als zurückhaltend steht dieser Entwicklung dagegen CTL gegenüber. Nur ein "Marketing-Gag", befindet Vorstand Wietzel.

Doch nicht nur Grüne Logistik beschäftigt die Netze. Zu den Vorhaben, die sie sich für 2011 vorgenommen haben, zählen bei fast allen Verbesserungen des Netzes, eine Verschlankeung der Prozesse und neue Leistungsangebote, aber auch Investitionen in Terminals sowie zusätzliche Leistungen für die angeschlossenen Verbundpartner. Schenker beispielsweise schließt "Akquisitionen zur Optimierung des Netzes" grundsätzlich nicht aus. Neue Leistungsangebote befanden sich in der Testphase. Neue Produkte will auch S.T.a.R. einführen, wie auch die IDS Logistik ihr Leistungsangebot ausbauen will. CargoLine hat sich vorgenommen, das Kontraktlogistikgeschäft zu intensivieren und die europäischen Next-day-Verkehre auszubauen, während VTL die Intensivierung der Angebote für den Bereich B2C im Fokus hat. 24plus unterstützt die Partner bei der Fortbildung und setzt eine neue Scannergeneration ein, während Dialog die im Lebensmittelbereich wichtige IFS-L-Zertifizierung umsetzt. Andere investieren in Terminals. Dachser beispielsweise nimmt im Verlauf des Jahres das neue Eurohub in Clermont Ferrand sowie den Neubau des bestehenden Hubs in Bratislava in Betrieb. Bei IDS lassen die Partner in Malsch und Rostock derzeit neue Terminals errichten, und bei CTL wird der Ausbau der Regionalhubs in Lauenau, Grolsheim und Aurach geplant. ILN nimmt in diesen Tagen den neuen regionalen Bündelungspunkt (Transshipment Point/TSP) in Ulm in Betrieb - den ersten in Eigenregie. Die Netze rüsten sich für weiteres Wachstum. DVZ  
29.3.2011