

# „Stückgut wird oftmals subventioniert“

DVZ-Umfrage: Kostensteigerungen und Fahrermangel brennen der Branche unter den Nägeln

Von Lutz Lauenroth

**Unruhige Zeiten drohen den deutschen Stückgutspediteuren. Zwar dürfen die Mengen trotz der unübersichtlichen Wirtschaftslage 2012 mindestens auf dem Niveau des Vorjahres liegen, eher sogar leicht darüber. Doch Sorgen bereiten die steigenden Kosten, die nicht in vollem Umfang weitergegeben werden können, eine drohende Verschärfung des Wettbewerbs und personelle Engpässe im Fahrerbereich.**

Nach zwei Jahren deutlichen Zuwachses werden die Stückgutanbieter im laufenden Jahr wieder etwas kleinere Brötchen backen müssen. Doch trotz des unsicheren wirtschaftlichen Umfelds sind sie vorsichtig optimistisch. Zumindest auf dem Niveau des Vorjahres, vermutlich aber leicht darüber werden sich die Mengen bewegen, glauben die meisten Teilnehmer an der traditionellen DVZ-Stückgutumfrage zum Jahresanfang. Im Durchschnitt wird mit einem Plus von zirka 2 Prozent im nationalen Geschäft kalkuliert – vereinzelt ist von 5 und 7 Prozent die Rede.

Sogar überdurchschnittlich dürfte trotz aller Krisenherde das europäische Geschäft wachsen. Zwar beobachtet Jörn Peter Struck, Geschäftsführer von CargoLine, aktuell „im europäischen Export einen leichten Rückgang“. Doch die Spediteure kalkulieren über das Jahr hinweg mit einem Zuwachs um 4 Prozent und teilweise mehr. Chancen sieht Marktführer Dachser darin, dass sich die Verlager mit Blick auf ihre Kostenstrukturen wieder mehr auf ihre Kernkompetenzen besinnen „und verstärkt Outsourcing betreiben“, formuliert Unternehmenssprecher Dr. Andreas Froschmayer. Für die Spediteure biete sich so die Chance, verstärkt Mehrwertleistungen zu verkaufen.

**Kostendruck treibt Preise.** Top-Thema bleibt für viele Netze die Kostenentwicklung. Zwar konnten die Marktteilnehmer im vergangenen Jahr durchaus Preissteigerungen durchsetzen, von einem Aufschlag in Höhe von 2,5 bis 4 Prozent ist die Rede. Gleichzeitig liefen aber die Kosten liefen davon. Die anziehenden Löhne bei Fahrern und in anderen Personalbereichen, Kraftstoffkosten, höhere Prozesskosten durch die starken Mengenschwankungen – die Liste der Kostentreiber ist lang. Immerhin, so gibt Elke Stark, Geschäftsführerin der S.T.A.R.-Kooperation, die Erkenntnis ihrer Partner wieder, aber die Diesel-floater allgemeine Anerkennung gefunden und werde von den Verladern akzeptiert.

Hubert Staroske, Chef der Kooperation ILN, fasst die vergangenen Monate zusammen: „Wir sind preislich zumindest teilweise wieder da, wo wir vor der Krise waren, doch da die Kosten zwischenzeitlich ebenfalls gestiegen sind, hat sich die Wirtschaftlichkeit nicht in gleichem Umfang verbessert.“

Einig ist sich die Branche, dass im laufenden Jahr weitere Anpassungen erforderlich sind. So werden die Kosten für Energie, Personal und Investitionsgüter steigen, kalkuliert Sandra Bugiel, Geschäftsführerin der Online Systemlogistik. Dialog-Vorstand Uwe Komma hält „weitere Preis-anpassungen für unabdingbar“, und nach Einschätzung von CTL-Vorstand Erich Wietzel sind „die Frachteinahmen pauschal um 5 bis 8 Prozent zu niedrig“.

Der Wille, an der Preisschraube zu drehen, scheint bei vielen vorhanden zu sein, denn nach Erkenntnis von DHL Freight, einem der Marktführer, planen alle Wettbewerber Preiserhöhungen. Doch ob und in welchem Umfang das gelingt? ILN-Geschäftsführer Staroske ist skeptisch: „Ein kaum noch nennenswert wachsendes Volumen wird sofort wieder zu einem Preiswettbewerb führen“, befürchtet er.

Auch Dialog-Vorstand Komma glaubt nicht, dass die steigenden Kosten aufgefangen werden können. Dies dürfte in der Summe erneut zu einer schlechteren Ertragsituation führen. So rechnet er auch mit einer im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen unverändert hohen Insolvenzquote. „Allein mit dem Stückgutgeschäft werden nur wenige Unternehmen existenzfähig bleiben“, glaubt er. Vielmehr werde die Stückgutleistung oft als Teil von Gesamt-paketen verkauft und damit „oftmals subventioniert“.

**Stabile Marktstruktur.** Die grundsätzlichen Marktstrukturen indes dürften sich in den kommenden Monaten nicht markant verändern. Zum einen werden die am Markt verbliebenen Netze als stabil empfunden. Zum anderen sind die Markteintrittsbarrieren unverändert hoch. Online-Geschäftsführerin Bugiel präzisiert:

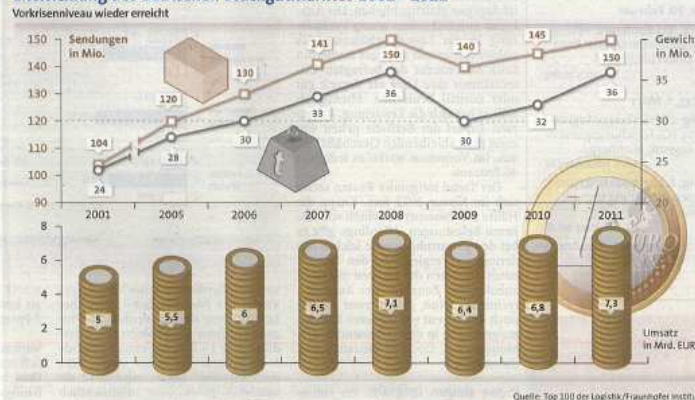
„Es muss eine entsprechende Partnerzahl zur Flächendeckung ebenso gewährleistet sein wie entsprechend den Marktstandards hochwertige IT- und Qualitätsmanagementsysteme.“ 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann hält es da „für wahrscheinlicher, dass sich Teilnetze auf ihre Kernbereiche zurückziehen und die verbleibenden Stückgutaktivitäten in bestehende Netze einbringen“.

Eine Verschiebung hin zum Mittelstand sieht CargoLiner Struck. Denn nach ABX und Gefco in den Vorjahren sei mit Wincanton erneut ein Konzern auf dem Stückgutmarkt gescheitert

machen, glaubt Struck. Auch Georg Köhler, Geschäftsführer der System Alliance, geht davon aus, dass ein punktueller Markteintritt neuer Netze die etablierten „nur am Rande tangieren“ werde.

Während sich CTL-Mann Wietzel für den Zusammenschluss Hub-basierter Netze starkmacht („Wir brauchen höchstens zwei oder drei statt der existierenden fünf!“), rechnet S.T.A.R.-Chefin Stark damit, dass aus Mangel an netzunabhängigen Unternehmen künftig vermehrt Speditionen in mehreren Netzen gleichzeitig tätig sein werden.

Entwicklung des deutschen Stückgutmarktes 2001 – 2011



Quelle: Top 100 der Logistik/TrafficInstitut

und habe sein Geschäft an einen Mittelständler abgegeben.

Ein neues Netz ist Mitte vergangenen Jahres an den Start gegangen: Palteways. „Allein durch unseren Markteintritt wird es Änderungen am Markt geben“, ist der neue Deutschland-Geschäftsführer Thomas Hofmann überzeugt. So geht Palteways auch trotz eines stagnierenden Marktes für sich von einem starken eigenen Wachstum aus – wobei das Unternehmen keine Angaben zur bisherigen Entwicklung macht.

Das sehen etablierte Wettbewerber zwangsläufig distanzierend. Neue Netze dürften auf absehbare Zeit noch zu wenig Volumen haben, um sich als Mitbewerber bemerkbar zu

**Trend zum Selbsteintritt.** Aufgeschreckt wurde die Branche im Herbst von eklatanten Engpässen im Verteilerverkehr. Dies hat bei vielen Unternehmen zum Nachdenken über einen verstärkten Selbsteintritt für die Aufgaben in der Fläche geführt. Eine grundsätzliche Tendenz in Richtung Selbsteintritt beobachten viele der Marktkenner. Die IDS-Partner beispielsweise machen die Entwicklung abhängig von der Region. „Dort, wo sich keine qualifizierten Transportunternehmer mehr finden lassen, werden wir den Selbsteintritt erhöhen“, kündigt Geschäftsführer Dr. Michael Bargl selbstverleidend für seine Partnerunternehmen an.

Doch ob Selbsteintritt oder der Einsatz von Unternehmern: „Hinsicht-

lich der fehlenden Personalressourcen findet ein nachhaltiges Umdenken statt“, hat Köhler festgelegt. Er hält den Selbsteintritt, verbunden mit einem attraktiven Programm zur Personalbeschaffung, Aus- und Weiterbildung sowohl für den Selbsteintritt als auch für beauftragte Subunternehmer für einen erfolgversprechenden Weg. Ein weiterer ist die stärkere Bindung und Unterstützung von Unternehmern beispielsweise durch langfristige Verträge, Finanzierung von Fahrzeugen, Schulungen oder erhöhter Planungssicherheit, ergänzt Struck. DHL Freight hat vor wenigen Wochen eine gezielte Offensive zur Ausbildung von 100 neuen Berufskraftfahrern in Deutschland angekündigt. Im

Anschluss an die dreijährige Ausbildung werden die Fahrer übernommen – entweder von Deutsche Post DHL selbst oder einem der Konzernpartner, kündigt der Konzern an. Im Rahmen der Verbundausbildung arbeitet DHL Freight mit seinen Nahverkehrspartnern zusammen. Ein verstärkter Selbsteintritt könnte dann ein Thema werden, wenn sich die Situation speziell im Nahverkehr weiter verschlimmert, „aber das sehen wir derzeit noch nicht“, heißt es aus Bonn.

**Zurückhaltung beim Lang-Lkw.** Zurückhaltend äußern sich die Stückgut-Fachleute indes hinsichtlich des gestarteten Feldversuchs mit Lang-Lkw. Grundsätzlich sehen sie zwar durchaus Möglichkeiten, längere Lastzugkombinationen in ihren Systemverkehren einzusetzen.

So hat beispielsweise die Online Systemlogistik ein Einsparpotenzial von 20 000 Streckenkilometern pro Nacht errechnet. Auch die VTL Netzwerke-Transport-Logistik sieht theoretisch ein Potenzial für 30 Lang-Lkw innerhalb des Verbunds. In ähnlicher

Größenordnung hatten sich frühere Berechnungen von IDS bewegt.

Doch am Test beteiligen sich die Stückgutsysteme nur zögerlich. Die Gründe: das Verbot von Gefahrgut und die auf nur sieben Bundesländer begrenzten Einsatzmöglichkeiten, was die Einbindung in deutschlandweite Systemverkehre einschränkt. Dennoch will Online intensiv testen. Rund 20 Partner wollen sich an dem Feldversuch beteiligen, wenn die entsprechenden Zu- und Ablaufstrecken von den hessischen Behörden genehmigt sind. Punktuell sind auch DHL Freight und Dachser dabei, IDS ist noch in der Streckenprüfung. Andere Kooperationen beobachten die Entwicklung zurückhaltend – „vollig ablehnend“ äußern sich VTL („irre Restriktionen“) und CTL.

Der Stückgutmarkt bleibt zweifellos auch im laufenden Jahr in Bewegung. Die in immer kürzeren Abständen auftretenden extremen Mengenschwankungen machen es nicht leichter, worauf Jörn Peter Struck zu Recht hinweist. „Sie müssen beherrscht werden, und Kosten und Qualität müssen trotzdem stimmen.“

DVZ 23.2.2012

**VERANSTALTUNGSTIPP**

**DVZ-Symposium Stückgut**

Was sind die Trends im Stückgutgeschäft? Welches sind die Herausforderungen? Was wollen die Verlager? Diese und weitere Fragen stehen im Mittelpunkt des 3. DVZ-Symposiums Stückgut am 10. Mai in Hamburg.

Top-Manager der drei Marktführer Dachser, DB Schenker und DHL Freight präsentieren ihre Geschäftsmodelle. Unter die Lupe genommen wird auch die Frage, was Verlager wirklich von ihrem Stückgutspediteur erwarten.

Das Thema „Preisgestaltung im Stückgutalltag“ (siehe Beitrag Seite 8) steht ebenso auf der Tagesordnung wie ein Schwerpunktblock zum Nahverkehr. Den Abschluss bildet eine Podiumsdiskussion mit Vertretern mittelständischer Stückgutkooperationen. Das vollständige Programm und ein Anmeldecoupon sind ab sofort im Internet abrufbar unter:

[www.dvz.de/stuekgut](http://www.dvz.de/stuekgut)

 <p><b>Cargoline</b> Logistiknetzwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 45 Systempartner plus 25 internationale Partner</li> <li>■ Zentral- und Europa-hub in Eichenzell, Regionalhubs in Hannover und Göttingen</li> <li>■ 45 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 42 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 11,4 Mio. Sendungen (+ 3 Prozent), davon 9 Mio. Sendungen national (+ 2,3 Prozent) und 2,4 Mio. Sendungen international (+ 4,1 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: zirka 5 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: unverändert</li> </ul> <p>www.cargoline.de</p>	 <p><b>CTL</b> KOMMT GUT.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 135 Systempartner plus 15 internationale Partner</li> <li>■ CTL bietet als Dienstleister ein Hub-basiertes Stückgutsystem</li> <li>■ Zentralhub in Homburg/Efze, Regionalhubs in Lauenau, Bottrop, Aurach und Groisheim</li> <li>■ 135 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 26 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 2,117 Mio. Sendungen (+ 3,1 Prozent) / 616 723 t (+ 5,8 Prozent)</li> <li>■ ausschließlich Hub-verkehre</li> <li>■ Erwartung für 2012: + 3 bis 5 Prozent</li> </ul> <p>www.cargo-trans-logistik.de</p>	 <p><b>DACHSER</b> Intelligent Logistics</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ eigenes Netz</li> <li>■ kein nationales Hub</li> <li>■ 78 deutsche Depots</li> <li>■ flächendeckendes europäisches Netz mit internationalen Hubs in Überherrn (für Zentral-europa), Bratislava (für Osteuropa) und Clermont Ferrand (für West-europa)</li> <li>■ Aufkommen 2011 (vorläufige Zahlen): zirka 41,5 Mio. Sendungen / 22,5 Mio. t (European Logistics) sowie 8,6 Mio. Sendungen / 7,6 Mio. t (Food Logistics) – jeweils + zirka 10 Prozent</li> <li>■ ausschließlich Direkt-verkehre</li> </ul> <p>www.dachser.com</p>	 <p><b>DHL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ in Kooperation mit Unitrans Deutschland: 6 Gesellschafter, 5 Systempartner, 5 Gesellschafter für internationale Verkehre</li> <li>■ Zentralhub in Malsfeld, Regionalhubs in Nürnberg und Ixleben</li> <li>■ 36 deutsche Depots (26 von DHL Freight plus 10 von Unitrans)</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 53 Ländern in Europa, dem Nahen und Mittleren Osten und in Nordafrika</li> <li>■ Aufkommen 2011 (geschätzt): zirka 11,5 Mio. Sendungen (+ 2 Prozent)</li> </ul> <p>www.dhl.de/freight</p>	 <p><b>DiALOG</b> Distribution and Logistics</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 49 Systempartner plus 5 internationale Partner</li> <li>■ Zentralhub</li> <li>■ 41 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 11 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 445 000 Sendungen (+ 3,5 Prozent) / 205 000 t (+ 2 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: zirka 60 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: national + 2 Prozent, international + 4 Prozent</li> </ul> <p>www.dialog-ag.org</p>	 <p><b>IDS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 10 Gesellschafter, 1 Systempartner, 6 Europapartner</li> <li>■ Zentralhub in Neuenstein, Regionalhubs in Satteldorf und Hannover</li> <li>■ 43 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit allen europäischen Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 11,6 Mio. Sendungen (+ 9,4 Prozent) / 3,2 Mio. t (+ 14,3 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: 8,8 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: 0 bis + 2 Prozent</li> </ul> <p>www.ids-logistik.de</p>	 <p><b>ILN</b> International Logistics Network</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 140 nationale und 53 internationale Systempartner</li> <li>■ 19 zentrale Umschlagpunkte (TSP) in Deutschland, 2 in Österreich</li> <li>■ 139 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 25 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: k.A.</li> <li>■ Direktverkehre zwischen den TSP</li> <li>■ Erwartung für 2012: national + 5 Prozent, international + 10 Prozent</li> </ul> <p>www.iln-logistics.de</p>
 <p><b>ONLINE</b> Systemnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 5 Gesellschafter, insgesamt 57 nationale und 18 internationale Partner</li> <li>■ 2 Zentralhubs in Schlitz-Fraurombach, Regionalhubs in Paderborn und Nördlingen</li> <li>■ 57 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 17 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 2,5 Mio. Sendungen / 1,035 Mio. t (+ 9 Prozent), davon national 2,04 Mio. Sendungen / 845 000 t und international 460 000 Sendungen / 190 000 t</li> <li>■ Hubanteil: 85 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012 (Sendungen): + 3,2 Prozent</li> </ul> <p>www.onlnet.de</p>	 <p><b>Palletways</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 30 Partner in Deutschland und über 300 Partner europaweit</li> <li>■ Zentralhub in Homburg/Efze</li> <li>■ 30 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 10 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: k.A. – Systemstart Mitte 2011</li> <li>■ ausschließlich Hub-verkehre</li> </ul> <p>www.palletways.com</p>	 <p><b>DB SCHENKER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ eigenes Netz</li> <li>■ Zentralhub in Friedewald, Regionalhubs in Hannover und Nürnberg</li> <li>■ 52 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 44 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 17,328 Mio. Sendungen (+ 6,6 Prozent) / 6,61 Mio. t (+ 6,8 Prozent), davon national 13,241 Mio. Sendungen / 4,526 Mio. t und international 4,087 Mio. Sendungen / 2,082 Mio. t</li> <li>■ Hubanteil: 11 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012 (Sendungen): national + 3 Prozent, international + 5 Prozent</li> </ul> <p>www.dbschenker.com/de</p>	 <p><b>S.T.a.R.</b> Systemkooperation mit Partner Kooperationen schließt sich an</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 63 nationale und 12 internationale Systempartner</li> <li>■ Zentralhub in Homburg/Efze, Regionalhubs in Wunstorf und Taubertschhofshem</li> <li>■ 64 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 36 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 1,4 Mio. Sendungen (+ 13 Prozent) / 490 000 t (+ 17,2 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: 85 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: national + 3,5 Prozent, international + 5 Prozent</li> </ul> <p>www.star-kooperation.de</p>	 <p><b>SYSTEM ALLIANCE</b> United Logistics</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 10 Gesellschafter und 4 Systempartner</li> <li>■ Zentralhub in Niederaula</li> <li>■ 42 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 21 Ländern (via SystemPlus), europaweite Verkehre über System Alliance Europe</li> <li>■ Aufkommen 2011: 9,89 Mio. Sendungen (+ 5,2 Prozent) / 3,77 Mio. t (+ 8,7 Prozent), davon national 9,4 Mio. Sendungen / 3,7 Mio. t und international 0,49 Mio. Sendungen / 67 000 t (über SystemPlus)</li> <li>■ Hubanteil: 5,6 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012 (Sendungen): + 2 Prozent</li> </ul> <p>www.systemalliance.de</p>	 <p><b>24plus</b> logistics network</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 49 nationale und 17 internationale Systempartner</li> <li>■ Zentralhub in Haun-eck und Regionalhubs in Ludwigsburg und Hannover-Langenhagen</li> <li>■ 49 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 36 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 7,05 Mio. Sendungen (8,4 Prozent) / 1,75 Mio. t (+ 6 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: 20 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: + 4 Prozent</li> </ul> <p>www.24plus.de</p>	 <p><b>VTL</b> Logistiknetzwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 42 nationale und 5 internationale Gesellschafter sowie 49 nationale und 27 internationale Systempartner</li> <li>■ Zentralhub in Fulda, Regionalhubs in Hannover, Gelsenkirchen und Würzburg</li> <li>■ 91 deutsche Depots</li> <li>■ Grenzüberschreitende Verkehre mit 23 Ländern</li> <li>■ Aufkommen 2011: 1,4 Mio. Sendungen (plus 12 Prozent) / 536 000 t (+ 14 Prozent)</li> <li>■ Hubanteil: 100 Prozent</li> <li>■ Erwartung für 2012: national + 7 Prozent, international + 12 Prozent</li> </ul> <p>www.vtl.de</p>