

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

B 11694 D

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 16 • 4.9.2015 • 25. Jhg. • HUSS-VERLAG GmbH • ☎ 0 89/3 23 91-0 • 📠 -416 • D-80912 München • www.transport.de

BFS

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 • bfs.tv

Rent a MAN

Hohe Bußen wegen Absprachen

Bundeskartellamt Bußgelder in Höhe von insgesamt rund 4,5 Millionen Euro hat das Bundeskartellamt gegen sieben Transportunternehmen sowie deren Lobbyverband verhängt. Der Grund: abgestimmte Verhaltensweisen bei Containertransporten im Bereich der deutschen Seehäfen

Bei der betroffenen Unternehmensvereinigung handelt es sich laut Bundeskartellamt um die Fachgruppe Containerverkehre der deutschen Seehäfen e. V. (FCDS) mit Sitz in Bremen. Das ist die Interessenvertretung der Containertransportunternehmen der deutschen Seehafenverkehrsbranche. Es geht um Containertransporte in den Seehäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Die betroffenen Unternehmen seien folgende FCDS-Mitgliedsunternehmen: CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg, EKB Container Logistik GmbH & Co. KG, Bremen, Eurogate Intermodal GmbH, Hamburg, GCD Glomb Container Dienst GmbH, Bremerhaven, Heinrich

Langhorst GmbH & Co. KG, Bremen, Kurt Kluxen Spedition KG, Hamburg, und die Walter Lauk Containerspedition GmbH, Hamburg.

Gemeinsames Verständnis

Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamtes, nahm wie folgt zu dem Verfahren Stellung: „Die Unternehmen hatten das gemeinsame Grundverständnis, dass Kostensteigerungen, mit denen die Containertransportbranche konfrontiert wurde, möglichst weitgehend an die Kunden weitergereicht werden sollten. Zu diesem Zweck wurden regelmäßig mögliche Reaktionen auf verschiedene Kostensteigerungen diskutiert und



Foto: HHLA/Engel+Gielen

Die Ermittlungen gegen die Containertransporteure begannen aufgrund des „Stauzuschlags Hamburg“

untereinander abgestimmt. Hinweise auf erste Verstöße gehen bis in das Jahr 2001 zurück. In einzelnen Jahren kam es zu einer Verständigung über prozentuale Erhöhungssätze der Frachtraten. Die Unternehmen verständigten sich darüber hinaus in verschiedenen Jahren über die Einführung beziehungsweise die Erhöhung diver-

ser Zuschläge zur Grundfracht, wie einen Dieselpreiszuschlag oder einen Mautzuschlag, verschiedene Nebenkosten, gegenseitige Verrechnungssätze im Falle der Kollegenbeauftragung sowie zuletzt im Jahre 2014 den sogenannten Stauzuschlag Hamburg.“

Zu den verbotenen Verhaltensweisen der Unternehmen kam es im Rahmen von Mitgliederversammlungen sowie sonstigen Kontakten zwischen den FCDS-Mitgliedern. Nicht alle

FCDS-Mitgliedsunternehmen waren während des gesamten Verstoßzeitraums und bezüglich aller Aspekte des vorgeworfenen Verhaltens beteiligt.

Verfahren ist beendet

Die Ermittlungen des Bundeskartellamtes waren im Zuge der im April 2014 erfolgten gemeinschaftlichen Ankündigung über die Einführung eines „Stauzuschlags Hamburg“ eingeleitet worden. Die meisten der beteiligten Unternehmen machten die Ankündigung des Stauzuschlags gegenüber ihren Kunden jedoch bereits im selben Monat wieder rückgängig, nachdem darüber in verschiedenen Medien berichtet wurde und erste kartellrechtliche Bedenken laut geworden waren.

Wie das Bundeskartellamt weiter mitteilt, ist mit allen beteiligten Containertransportunternehmen, den verantwortlichen Personen sowie der FCDS eine einvernehmliche Verfahrensbeendigung erzielt worden. Die verhängten Geldbußen sind mit einer Ausnahme bereits rechtskräftig.

Transport, 04.09.2015 (tpi)

Kein Einbruch in Sicht

Studie Der Güterverkehr in Deutschland wird bis 2017 zunehmen, allerdings bedingt durch einen stärkeren Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs. Den innerdeutschen Güterverkehr sieht die „Gleitende Mittelfristprognose – Sommer 2015“ leicht rückläufig

Das deutschlandweite Transportaufkommen in Tonnen werde durchschnittlich um 0,4 Prozent pro Jahr bis 2017 zulegen. Die Transportleistung in Tonnenkilometern soll um rund ein Prozent jährlich zunehmen. Somit werden leichte Zuwächse bei der durchschnittlichen Transportentfernung erwartet. Das ist das Ergebnis der „Gleitenden Mittelfristprognose – Sommer 2015“, die das Bundesamt für Güterverkehr in Zusammenarbeit mit TCI Röhling Transport Consulting jetzt veröffentlicht hat. Auftraggeber der Studie ist das Bundesverkehrsministerium.

Während der Güterverkehr insgesamt leicht zunimmt, erwarten die Prognostiker, dass er innerhalb Deutschlands bis 2017 um etwa ein Prozent zurückgeht. Das wiederum bedeutet, dass der grenzüber-

Foto: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus



Die Güterbahn muss in den Jahren 2014/2015 unter anderem streikbedingt Volumen an andere Verkehrsträger abgeben

schreitende Güterverkehr, also Import-, Export- und Transitverkehre, überproportional zunimmt. Hier erwarten die Experten eine Zunahme von 2,3 Prozent pro Jahr bei der Tonnage.

Güterstruktureffekt und kleinteilige Sendungen

Runtergebrochen auf die einzelnen Verkehrsträger in Deutschland ergeben sich kleinere Verschiebungen des sogenannten Modal Splits. Laut Kurzfristprognose muss die Güterbahn insbesondere in den Jahren 2014 und 2015 Gütermengen an das Binnenschiff und den Lkw abgeben. Der offensichtliche Grund für diese Annahme sind die zurückliegenden Bahnstreiks der GDL

(Gewerkschaft der Lokführer). Aber auch der seit langem beobachtete Güterstruktureffekt, wonach bahnkompatible Güterarten wie Bergbauezugnisse, Steine und Erden, Kokereiprodukte und chemische Erzeugnisse relativ betrachtet weniger werden, spielen eine Rolle. Ein weiterer Grund für den relativen Verlust der Bahn sei der allgemeine Trend zu kleinteiligen Sendungen.

Beim Seeverkehr prophezeit die Studie ein Wachstum der Transportmengen um 7,3 Prozent von 2014 bis 2017. Das entspricht einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 2,4 Prozent. Wachstumstreiber seien hier die Handelsnationen USA und Indien, während der Außenhandel mit China und Russland in Anlehnung an die

Auf Konfrontationskurs

Lang-Lkw Eine von der „Allianz pro Schiene“ beauftragte Studie kommt zu dem Schluss, dass die Zulassung von Lang-Lkw die Wettbewerbsbedingungen deutlich zuungunsten der Bahn beeinträchtigen würde. DSLV und BGL widersprechen

Die Bahnlobbyorganisation „Allianz pro Schiene“ wird ihres Feldzugs gegen den Lang-Lkw, also Fahrzeugkombinationen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern, deren Einsatz seit drei Jahren in einem Feldversuch in Deutschland getestet wird, nicht müde. Die Bahnlobbyisten haben nun die Ergebnisse einer von der Organisation bei Professor Herbert Sonntag (TH Wildau) und bei Professor Gernot Liedtke (TU Berlin) in Auftrag gegebenen Studie vorgelegt. Diese kommt zu dem Schluss, dass eine bundesweite Zulassung von Lang-Lkw die Wettbewerbsbedingungen, die sich sowieso bereits für die Schiene verschlechtert hätten, „massiv zuungunsten des Schienengüterverkehrs verändert werden“.

7.000 Lkw-Fahrten

Laut der Studie würden durch die Zulassung der Lang-Lkw pro Jahr mehr als acht Milliarden Tonnenkilometer von der Schiene auf die Straße verlegt werden. Diese Menge entspräche pro Tag 7.000 zusätzlichen Lkw-Fahrten auf Deutschlands Straßen. „Die Hoffnung vieler

Politiker, durch den Einsatz von längeren Lkw die Zahl der Lastwagen auf der Straße zu vermindern, wird sich nicht erfüllen“, so Studienautor Professor Sonntag.

„Affinität zu bestimmten Güterarten“

Grundsätzlich unterstellt die Studie eine ordnungs- und abgabenpolitische Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße – beispielsweise durch die Lkw-Mautsenkung zu Beginn des Jahres. Diese Benachteiligung würde durch die Zulassung der Lang-Lkw noch verschlimmert werden. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) wendet dagegen ein, „dass die Präferenz für einen bestimmten Verkehrsträger nicht von dessen Preis, sondern insbesondere von den Systemeigenschaften des jeweiligen Verkehrsträgers, aber auch und vor allem von dessen Affinität zu bestimmten Gutarten abhängt“. Für die für den Transport im Lang-Lkw geeigneten Waren, wie Volumengüter oder konventionelles Stückgut, hätten die europäischen Bahnen nur sehr be-

grenzte Möglichkeiten, logistische Lösungen anzubieten.

Nach Ansicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sind Verkehrsverlagerungen von der Bahn auf den Lkw nicht zu erwarten. Der Lang-Lkw würde zwar mehr Laderaum bieten, sein Gesamtgewicht aber weiter auf 40 Tonnen beschränkt bleiben. Damit eigne er sich nur für großvolumige oder leichte Güter wie Dämmstoffe oder Möbel. Der Transport solcher Güter sei nun keineswegs eine Domäne der Bahn. Aufgrund ihrer geringen Nutzlast seien die Lang-Lkw zudem nicht für die Rückverlagerung von kombinierten Verkehren, bei denen es auf die volle Nutzlast ankommt, von der Schiene auf die Straße geeignet.

„Verkehrspolitik in Deutschland lässt sich nicht mit der Konfrontation Schiene gegen Straße betreiben“, meint BGL-Präsident Adalbert Wandt. Die Herausforderungen und das Verkehrswachstum seien so groß, „dass sie nur bei intensiver Kooperation der Verkehrsträger überhaupt zu lösen sind.“

Transport, 04.09.2015 (tbu)

aktuelle IWF-Prognose mit gedämpfter Erwartung in die Prognose einging.

Die Luftfracht soll nach Aussage der Studie mit einem

Wachstum von 1,4 Prozent das aktuelle Jahr beenden. Für die Jahre 2016 und 2017 wird erwartet, dass die Luftfracht mit der zum Jahresende 2015 an

Schwung gewinnenden Weltwirtschaft mitzieht. Wachstumsraten um die zwei Prozent werden dann vorhergesagt.

Transport, 04.09.2015 (tpi)

Rudolf Greiwing

Truck & Trailer Vermietung
Nutzfahrzeughandel
Truck-Wash

Mein unabhängiger Vermieter!

Zugmaschinen & Trailer. Marken nach Wahl! Auch Tank- und Silofahrzeuge.

PERSONLICH FLEXIBEL PROFESSIONELL Freecall: 0800/01 000 10 • www.greiwing.com




Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

B 11694 D

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 16 • 4.9.2015 • 25. Jhg. • HUSS-VERLAG GmbH • ☎ 0 89/3 23 91-0 • 📠 -416 • D-80912 München • www.transport.de

BFS

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 • bfs.tv

Rent a MAN

Hohe Bußen wegen Absprachen

Bundeskartellamt Bußgelder in Höhe von insgesamt rund 4,5 Millionen Euro hat das Bundeskartellamt gegen sieben Transportunternehmen sowie deren Lobbyverband verhängt. Der Grund: abgestimmte Verhaltensweisen bei Containertransporten im Bereich der deutschen Seehäfen

Bei der betroffenen Unternehmensvereinigung handelt es sich laut Bundeskartellamt um die Fachgruppe Containerverkehre der deutschen Seehäfen e. V. (FCDS) mit Sitz in Bremen. Das ist die Interessenvertretung der Containertransportunternehmen der deutschen Seehafenverkehrgewirtschaft. Es geht um Containertransporte in den Seehäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Die betroffenen Unternehmen seien folgende FCDS-Mitgliedsunternehmen: CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg, EKB Container Logistik GmbH & Co. KG, Bremen, Eurogate Intermodal GmbH, Hamburg, GCD Glomb Container Dienst GmbH, Bremerhaven, Heinrich

Langhorst GmbH & Co. KG, Bremen, Kurt Kluxen Spedition KG, Hamburg, und die Walter Lauk Containerspedition GmbH, Hamburg.

Gemeinsames Verständnis

Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamtes, nahm wie folgt zu dem Verfahren Stellung: „Die Unternehmen hatten das gemeinsame Grundverständnis, dass Kostensteigerungen, mit denen die Containertransportbranche konfrontiert wurde, möglichst weitgehend an die Kunden weitergereicht werden sollten. Zu diesem Zweck wurden regelmäßig mögliche Reaktionen auf verschiedene Kostensteigerungen diskutiert und



Foto: HHLA/Engel+Gielen

Die Ermittlungen gegen die Containertransporteure begannen aufgrund des „Stauzuschlags Hamburg“

untereinander abgestimmt. Hinweise auf erste Verstöße gehen bis in das Jahr 2001 zurück. In einzelnen Jahren kam es zu einer Verständigung über prozentuale Erhöhungssätze der Frachtraten. Die Unternehmen verständigten sich darüber hinaus in verschiedenen Jahren über die Einführung beziehungsweise die Erhöhung diver-

ser Zuschläge zur Grundfracht, wie einen Dieselpreiszuschlag oder einen Mautzuschlag, verschiedene Nebenkosten, gegenseitige Verrechnungssätze im Falle der Kollegenbeauftragung sowie zuletzt im Jahre 2014 den sogenannten Stauzuschlag Hamburg.“

Zu den verbotenen Verhaltensweisen der Unternehmen kam es im Rahmen von Mitgliederversammlungen sowie sonstigen Kontakten zwischen den FCDS-Mitgliedern. Nicht alle

FCDS-Mitgliedsunternehmen waren während des gesamten Verstoßzeitraums und bezüglich aller Aspekte des vorgeworfenen Verhaltens beteiligt.

Verfahren ist beendet

Die Ermittlungen des Bundeskartellamtes waren im Zuge der im April 2014 erfolgten gemeinschaftlichen Ankündigung über die Einführung eines „Stauzuschlags Hamburg“ eingeleitet worden. Die meisten der beteiligten Unternehmen machten die Ankündigung des Stauzuschlags gegenüber ihren Kunden jedoch bereits im selben Monat wieder rückgängig, nachdem darüber in verschiedenen Medien berichtet wurde und erste kartellrechtliche Bedenken laut geworden waren.

Wie das Bundeskartellamt weiter mitteilt, ist mit allen beteiligten Containertransportunternehmen, den verantwortlichen Personen sowie der FCDS eine einvernehmliche Verfahrensbeendigung erzielt worden. Die verhängten Geldbußen sind mit einer Ausnahme bereits rechtskräftig.

Transport, 04.09.2015 (tpi)

Kein Einbruch in Sicht

Studie Der Güterverkehr in Deutschland wird bis 2017 zunehmen, allerdings bedingt durch einen stärkeren Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs. Den innerdeutschen Güterverkehr sieht die „Gleitende Mittelfristprognose – Sommer 2015“ leicht rückläufig

Das deutschlandweite Transportaufkommen in Tonnen werde durchschnittlich um 0,4 Prozent pro Jahr bis 2017 zulegen. Die Transportleistung in Tonnenkilometern soll um rund ein Prozent jährlich zunehmen. Somit werden leichte Zuwächse bei der durchschnittlichen Transportentfernung erwartet. Das ist das Ergebnis der „Gleitenden Mittelfristprognose – Sommer 2015“, die das Bundesamt für Güterverkehr in Zusammenarbeit mit TCI Röhling Transport Consulting jetzt veröffentlicht hat. Auftraggeber der Studie ist das Bundesverkehrsministerium.

Während der Güterverkehr insgesamt leicht zunimmt, erwarten die Prognostiker, dass er innerhalb Deutschlands bis 2017 um etwa ein Prozent zurückgeht. Das wiederum bedeutet, dass der grenzüber-

Foto: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus



Die Güterbahn muss in den Jahren 2014/2015 unter anderem streikbedingt Volumen an andere Verkehrsträger abgeben

schreitende Güterverkehr, also Import-, Export- und Transitverkehre, überproportional zunimmt. Hier erwarten die Experten eine Zunahme von 2,3 Prozent pro Jahr bei der Tonnage.

Güterstruktureffekt und kleinteilige Sendungen

Runtergebrochen auf die einzelnen Verkehrsträger in Deutschland ergeben sich kleinere Verschiebungen des sogenannten Modal Splits. Laut Kurzfristprognose muss die Güterbahn insbesondere in den Jahren 2014 und 2015 Gütermengen an das Binnenschiff und den Lkw abgeben. Der offensichtliche Grund für diese Annahme sind die zurückliegenden Bahnstreiks der GDL

(Gewerkschaft der Lokführer). Aber auch der seit langem beobachtete Güterstruktureffekt, wonach bahnkompatible Güterarten wie Bergbauerzeugnisse, Steine und Erden, Kokereiprodukte und chemische Erzeugnisse relativ betrachtet weniger werden, spielen eine Rolle. Ein weiterer Grund für den relativen Verlust der Bahn sei der allgemeine Trend zu kleinteiligen Sendungen.

Beim Seeverkehr prophezeit die Studie ein Wachstum der Transportmengen um 7,3 Prozent von 2014 bis 2017. Das entspricht einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 2,4 Prozent. Wachstumstreiber seien hier die Handelsnationen USA und Indien, während der Außenhandel mit China und Russland in Anlehnung an die

Auf Konfrontationskurs

Lang-Lkw Eine von der „Allianz pro Schiene“ beauftragte Studie kommt zu dem Schluss, dass die Zulassung von Lang-Lkw die Wettbewerbsbedingungen deutlich zuungunsten der Bahn beeinträchtigen würde. DSLV und BGL widersprechen

Die Bahnlobbyorganisation „Allianz pro Schiene“ wird ihres Feldzugs gegen den Lang-Lkw, also Fahrzeugkombinationen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern, deren Einsatz seit drei Jahren in einem Feldversuch in Deutschland getestet wird, nicht müde. Die Bahnlobbyisten haben nun die Ergebnisse einer von der Organisation bei Professor Herbert Sonntag (TH Wildau) und bei Professor Gernot Liedtke (TU Berlin) in Auftrag gegebenen Studie vorgelegt. Diese kommt zu dem Schluss, dass eine bundesweite Zulassung von Lang-Lkw die Wettbewerbsbedingungen, die sich sowieso bereits für die Schiene verschlechtert hätten, „massiv zuungunsten des Schienengüterverkehrs verändert werden“.

7.000 Lkw-Fahrten

Laut der Studie würden durch die Zulassung der Lang-Lkw pro Jahr mehr als acht Milliarden Tonnenkilometer von der Schiene auf die Straße verlegt werden. Diese Menge entspräche pro Tag 7.000 zusätzlichen Lkw-Fahrten auf Deutschlands Straßen. „Die Hoffnung vieler

Politiker, durch den Einsatz von längeren Lkw die Zahl der Lastwagen auf der Straße zu vermindern, wird sich nicht erfüllen“, so Studienautor Professor Sonntag.

„Affinität zu bestimmten Güterarten“

Grundsätzlich unterstellt die Studie eine ordnungs- und abgabenpolitische Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße – beispielsweise durch die Lkw-Mautsenkung zu Beginn des Jahres. Diese Benachteiligung würde durch die Zulassung der Lang-Lkw noch verschlimmert werden. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) wendet dagegen ein, „dass die Präferenz für einen bestimmten Verkehrsträger nicht von dessen Preis, sondern insbesondere von den Systemeigenschaften des jeweiligen Verkehrsträgers, aber auch und vor allem von dessen Affinität zu bestimmten Gutarten abhängt“. Für die für den Transport im Lang-Lkw geeigneten Waren, wie Volumengüter oder konventionelles Stückgut, hätten die europäischen Bahnen nur sehr be-

grenzte Möglichkeiten, logistische Lösungen anzubieten.

Nach Ansicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sind Verkehrsverlagerungen von der Bahn auf den Lkw nicht zu erwarten. Der Lang-Lkw würde zwar mehr Laderaum bieten, sein Gesamtgewicht aber weiter auf 40 Tonnen beschränkt bleiben. Damit eigne er sich nur für großvolumige oder leichte Güter wie Dämmstoffe oder Möbel. Der Transport solcher Güter sei nun keineswegs eine Domäne der Bahn. Aufgrund ihrer geringen Nutzlast seien die Lang-Lkw zudem nicht für die Rückverlagerung von kombinierten Verkehren, bei denen es auf die volle Nutzlast ankommt, von der Schiene auf die Straße geeignet.

„Verkehrspolitik in Deutschland lässt sich nicht mit der Konfrontation Schiene gegen Straße betreiben“, meint BGL-Präsident Adalbert Wandt. Die Herausforderungen und das Verkehrswachstum seien so groß, „dass sie nur bei intensiver Kooperation der Verkehrsträger überhaupt zu lösen sind.“

Transport, 04.09.2015 (tbu)

aktuelle IWF-Prognose mit gedämpfter Erwartung in die Prognose einging.

Die Luftfracht soll nach Aussage der Studie mit einem

Wachstum von 1,4 Prozent das aktuelle Jahr beenden. Für die Jahre 2016 und 2017 wird erwartet, dass die Luftfracht mit der zum Jahresende 2015 an

Schwung gewinnenden Weltwirtschaft mitzieht. Wachstumsraten um die zwei Prozent werden dann vorhergesagt.

Transport, 04.09.2015 (tpi)

Rudolf Greiwing

Truck & Trailer Vermietung
Nutzfahrzeughandel
Truck-Wash



Mein unabhängiger Vermieter!

Zugmaschinen & Trailer. Marken nach Wahl! Auch Tank- und Silofahrzeuge.

PERSONLICH FLEXIBEL PROFESSIONELL Freecall: 0800/01 000 10 • www.greiwing.com

