

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Die Individualität für jeden Kunden ist der Geschäftsansatz von Thomas Heyer. Unter der neuen Marke Gate41 Logistics will er seine „logistische Manufaktur“ internationaler aufstellen.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 9



MITTWOCH, 1. JUNI 2022 • N° 22 • 76. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE

Schiene droht der Dauerstau

Netzsanierung Die Deutsche Bahn reorganisiert die Bauplanung der kommenden Jahre. Qualitätsprobleme zwingen den Konzern dazu. Effekte werden aber auf sich warten lassen.

Von Timon Heinrici

Die Deutsche Bahn konzentriert sich bei der Sanierung künftig auf am stärksten belastete Strecken und wird diese 3.500 Kilometer zu einem Hochleistungsnetz entwickeln. Das kündigte Vorstandschef Richard Lutz am Montag an. „Die Gesundung gelingt nur von innen nach außen“, sagte Lutz.

Dazu will die DB alle notwendigen Baumaßnahmen der kommenden Jahre vorfristig bündeln. Das bedinge zwar ausgedehntere Sperrpausen, sie seien aber wegen der längeren Vorlaufzeiten verlässlicher. Für den Schienengüterverkehr will die DB Ausweichkapazität auf Umleiterstrecken schaffen, unter anderem dadurch, dass Dieselvorspann bereitgestellt wird, wenn Teile der Umleitung nicht elektrifiziert sind.

Zwei Korridore jährlich ab 2024

In der neuen Verfahrensweise beabsichtigt die DB, von 2024 an jährlich zwei bis drei Korridore zu bearbeiten. „Dadurch erwarten wir Korridor für Korridor und von innen nach außen positive Impulse auf Kapazität und Qualität im ganzen Netz“, sagte Lutz. In den Folgejahren soll auf diesen Korridoren dann für längere Zeit nicht mehr gebaut werden. Derzeit behindern häufige kleinere Baustellen den Verkehr in kürzeren Abständen. Die Korridore sollen ferner höchste Standards

haben, um den zunehmenden Verkehr aufnehmen zu können. So könnten dort beide Gleise signaltechnisch für Gleiswechselbetrieb ausgerüstet und zusätzliche Überleitstellen eingebaut werden.

Kurzfristig - also vor 2024 - prüft die DB, welche Bauvorhaben sinnvoll mit anderen Maßnahmen in der Zukunft gebündelt werden können, um die aktuelle Belastung des Betriebs zu reduzieren. Die Prävention soll verbessert werden. Dies betrifft auch Ausweichstrecken, die im Vorfeld größerer Bauvorhaben vorab instandgesetzt werden könnten.

Lutz verwies auf die geltende Vereinbarung mit dem Bund, nach der abgängige Infrastruktur nur eins zu eins ersetzt werden darf. Dies verhindere Kapazitätserweiterungen. Er äußerte sich aber optimistisch, dass sich ein optimierter Ersatz aus Mitteln des von der Bundesregierung angekündigten Programms zur kurzfristigen Kapazitätssteigerung des Netzes finanzieren lasse.

Aufgrund der aktuellen intensiven Bautätigkeit seien die Produktionssysteme im gesamten Schienengüterverkehr angespannt, teilt DB Cargo den Kundinnen und Kunden mit. Deshalb werde das Unternehmen täglich lageabhängig neu entscheiden, welche Züge gefahren werden könnten - dies immer in Abstimmung mit den Beteiligten. Auf diese Weise solle in den kommenden drei Wochen eine Entspannung der Lage erreicht werden. Eine Prognose, wann sich die Situation im Schienennetz entspannen werde, sei allerdings nicht möglich. DB Cargo stehe darüber in Dialog mit DB Netz.

Verlader sprachlos
Die Abstimmung findet allerdings nicht in jedem Fall statt. So teilte DB Cargo einem international agierenden Transportkunden in Deutschland lediglich mit, welche Züge nicht gefahren würden. „Sie finden in mir einen fassungslosen Vertreter des Sektors vor“, sagt ein Vertreter des Unternehmens der DVZ. Die im Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) organisierten Unternehmen halten ihr Angebot aufrecht. „Leistungen kündigen kommt bei den Güterbahnen nicht infrage“, sagt NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger. Die Ressourcen würden ständig ausgebaut, weil der Bedarf durch die Situation im Netz deutlich höher sei als üblich. „Allerdings kann die Zusatznachfrage nicht vollständig abgedeckt werden.“

MEINUNG
SEITE 2

Anziehendes Transportaufkommen trifft im Netz der Deutschen Bahn auf stark ausgeweitete Bautätigkeit. Die Folge: Züge stauen und verspäten sich.

EU knüpft Ladesäulennetz für E-Lkw

ACEA skizziert den Bedarf mit interaktiver Karte / EU-Verkehrsminister dürften dem nicht folgen

ALTERNATIVE TREIBSTOFFE Die Erwartungen des europäischen Automobilherstellerverbands ACEA an ehrgeizige Vorgaben für ein Tank- und Ladenetz für alternative Lkw-Treibstoffe werden wohl nicht erfüllt werden, wenn sich die EU-Verkehrsminister am 2. Juni mit dem Thema beschäftigen. In Brüssel gilt es als sicher, dass sich die Minister bei ihrer Ratssitzung in Luxemburg auf eine gemeinsame Position zur geplanten Verordnung über die Infrastruktur

für alternative Treibstoffe (AFIR) einigen werden. Sie werden bei der Dichte des Netzes aber wohl nicht über den Vorschlag der EU-Kommission hinausgehen und auf Abschnitten des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) mit wenig Verkehr sogar größere Abstände zwischen Ladestationen zulassen.

Die Kommission hat vorgeschlagen, dass im TEN-V-Kernnetz Ende 2025 alle 60 Kilometer E-Lkw-Lademöglichkeiten mit einer Leistung von

über 1.400 Kilowatt verfügbar sein müssen, darunter mindestens eine besonders leistungsfähige Ladestation mit 350 Kilowatt. ACEA drängt auf mehr Ehrgeiz, auch beim Netz von Wasserstoff- und Gastankstellen.

Der Verband hat jetzt interaktive Karten für die einzelnen EU-Staaten vorgelegt, aus denen hervorgeht, wo die Lkw am häufigsten halten - sowohl für kurze Zeiten bis zu einer Stunde als auch für lange Stopps von acht Stunden und mehr. Dafür hat

das Fraunhofer ISI die GPS-Daten von über 400.000 Lkw ausgewertet.

Die Autobauer empfehlen, dass die Mitgliedsstaaten dafür sorgen sollen, bis spätestens 2027 mindestens 10 Prozent der Orte, die am meisten angefahren werden, mit Schnellladesäulen beziehungsweise Möglichkeiten für das Aufladen über Nacht auszustatten. In allen 29 untersuchten europäischen Ländern wären dafür 3.126 Lademöglichkeiten nötig, in Deutschland 746. (fh)

FOTO: MY WAY PHOTOGRAPHY; GRAFIK: DVZ

Geteilte Meinung über Lkw-Führerschein mit 17

STRASSENGÜTERVERKEHR Der niedersächsische Landtag hat beraten, ob schon 17-Jährige im Rahmen der Ausbildung zum Berufskraftfahrer den Lkw-Führerschein machen dürfen. Das Thema beschäftigt auch die EU-Kommission. **SEITEN 2, 5**

Alternativen bei der Bahnförderung gesucht

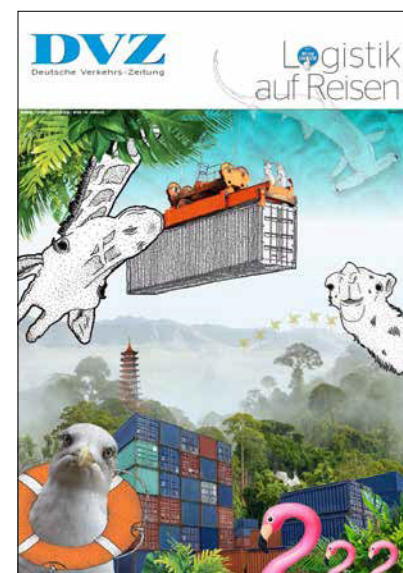
AUSSCHREIBUNGEN Im Personennahverkehr bestellt und subventioniert die öffentliche Hand seit langem Züge. In der Branche wird diskutiert, ob das auch eine Option für den Güterverkehr ist. **SEITEN 2, 6**

Nachhaltigkeit treibt Logistiker nachhaltig um

SYMPOSIUM IN PRIEN Der Druck wächst: Lieferketten müssen klimaschonender werden. Aber wie? Das Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien bot dazu jetzt eine innovationsorientierte Plattform. **SEITE 8**

XXL-Themenheft: Logistik auf Reisen

IN ALLE WELT Die DVZ-Redaktion hat sich auf den Weg gemacht, um auf der ganzen Welt überraschende, berührende und faszinierende Themen auszugraben. Es geht von Europa aus über alle Kontinente mit dem Rad und Schokolade im Gepäck, per Flugzeug in viele Länder, per Containerschiff und Lkw in abgelegene Winkel. **THEMENHEFT**



Swiss Cargo neu in Joint Venture

LUFTFRACHT Lufthansa Cargo und Cathay Pacific erweitern ihr seit 2016 bestehendes Aircargo-Joint-Venture für Verkehre zwischen Europa und Hongkong um Swiss World Cargo. Die drei Unternehmen wollen künftig bei Netzplanung, Vertrieb, IT und Bodenabfertigung eng zusammenarbeiten. Zunächst kooperieren die Fluggesellschaften auf den Strecken von Hongkong nach Zürich und Frankfurt. Weitere Ziele in Europa sollen im Laufe des Jahres hinzukommen. (sr)

Von Lutz Lauenroth

Der Traum von der Selbstständigkeit ließ sich in der Spedition in den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts noch vergleichsweise einfach erfüllen. Leitende Mitarbeiter von Speditionen kündigten und gründeten ihre eigene Firma – meist wurden ein oder zwei Kunden des bisherigen Arbeitgebers „mitgenommen“ und bildeten den Grundstock für ein neues Unternehmen. Die notwendigen Investitionen waren überschaubar. Dies ist heutzutage deutlich schwieriger – allein die IT verschlingt gleich zu Beginn schon oft einen sechsstelligen Betrag. Doch möglich ist es immer noch, wie das Beispiel von Thomas Heyer zeigt.

Der heute 54-Jährige hatte den unbedingten Willen, sich selbstständig zu machen. Da er es allein nicht schaffen konnte, suchte er sich einen Partner. Mit der in seinem niederrheinischen Heimatort Nettetal ansässigen Spedition Gebr. Sauels fand er einen. Gemeinsam gründeten sie 2014 Sauels Logistics Services (SLS), an der Heyer mit 40 Prozent beteiligt ist. Der große Vorteil: „Wir konnten Gebr. Sauels quasi als Sprungbrett und Produktionspartner nutzen – und hatten Zugriff auf die IT, Administration und einen Fuhrpark. Dadurch konnten wir uns von Anfang an auf das konzentrieren, was uns wichtig war: auf den Vertrieb und das Entwickeln von Lösungen für unsere Kunden.“

Wichtig ist ihm dabei, dass es sich bei Gebr. Sauels und SLS um zwei völlig eigenständige Firmen handelt – „wir können die physische Abwicklung über Sauels machen, müssen es aber nicht“. SLS selbst hat keine eigenen Assets wie einen Fuhrpark.

Individualität als Geschäftsansatz
Heyer versteht die bisherige SLS – sie tritt vom 1. Juni an als Gate41 Logistics am Markt auf – als logistische Manufaktur: „Der Schlüssel zum Erfolg ist die Individualität für jeden Kunden. Wir brennen für die Aufgaben und bringen das auch rüber. Wir leben die Idee einer logistischen Manufaktur“, versichert er glaubhaft.

Der Spediteur unterstreicht diesen Ansatz mit einem Beispiel. „Ein Unternehmen aus der Fotoindustrie hatte den Transport von Fotoentwicklungsanlagen und Zubehör von London zu den Zentrallägern der großen Drogerieketten ausgeschrieben. Diese wurden zuvor als Komplettlösungen direkt verladen – egal wie hoch die Auslastung war. Heyer bot an, die Ladungen über sein Lager in Nettetal zu ziehen und dort nach Empfängern aufgeteilt zuzustellen. Eine Idee, auf die Mitbewerber offenbar nicht kamen. „Das dürfte dem Kunden etwa 250.000 Euro pro Jahr gespart haben.“



Innerhalb von gut zwölf Monaten hat SLS – künftig Gate41 Logistics – ein nennenswertes Kontraktlogistikgeschäft aufgebaut.

Die Idee einer logistischen Manufaktur

Die 2014 gegründete Sauels Logistic Services will sich als **Gate41 Logistics** international positionieren

Wichtiges Standbein sind Sammelcontainer, die SLS in China und Indien organisiert. Im Auftrag der Kunden werden Waren vom Produktionsort abgeholt, in mehreren chinesischen Häfen sowie im indischen Navasheba gebündelt und per Container nach Rotterdam verschifft. Per Bahn werden die Boxen dann nach Venlo transportiert, die letzten 20 Kilometer bis Nettetal werden über die Straße abgewickelt. Inzwischen werden mit Hilfe von verschiedenen Agenten in Asien



„Wir konnten Gebr. Sauels als Sprungbrett und Produktionspartner nutzen.“

Thomas Heyer, Geschäftsführer von Gate41 Logistics

zwischen 10 und 15 Sammelcontainer pro Woche abgefertigt.

Zudem hat SLS innerhalb eines Jahres ein nennenswertes Kontraktlogistikgeschäft aufgebaut. Dazu hatte Heyer zunächst 4.000 Quadratmeter Lagerfläche in einer Anlage im benachbarten Schwalmatal angemietet, gut zwölf Monate später lastet er sämtliche 18.000 Quadratmeter in dieser Anlage allein aus. Inzwischen liebt Heyer mit einer Ansiedlung im geplanten Logistikpark auf dem alten britischen Militärflughafen in Niederkrüchten-Elmpt.

Der Erfolg seines Ansatzes zeigt sich nicht nur in seiner Kundenliste; auf dieser stehen Marktführer aus dem Bereich Solarmodule sowie namhafte Hersteller der Sportartikelindustrie. Er macht sich auch in verschiedenen Kennzahlen bemerkbar. Aus den 4 Mitarbeitern des Jahres 2014 sind inzwischen über 50 geworden, der Jahresumsatz schnellte von 3,4 auf rund 40 Millionen Euro. Den Überschuss beziffert er auf „einen kleinen einstelligen Millionenbetrag“.

Mit dem neuen Brand Gate41 Logistics – die 41 steht für das Postleitzahlgebiet rund um Nettetal – will Heyer dokumentieren, dass sich das Unternehmen deutlich globaler aufstellen will. Potenzial sieht er im

Geschäftsfeld Fulfillment, aber auch in der Luftfracht. Zwar ist der erste Versuch, ein Büro am Stuttgarter Flughafen zu betreiben, gescheitert, aber grundsätzlich hält er an dem Gedanken fest.

Tochtergesellschaften geplant

Zudem will Heyer die einzelnen Geschäftsfelder in eigenständige Einheiten ausgliedern – zum einen, um künftig die Flexibilität sicherzustellen, zum anderen, um attraktivere Jobs bereitstellen zu können. „Es ist schon eher ein Reiz, als Geschäftsführer agieren zu können denn als Bereichsleiter“, glaubt er. In einem ersten Schritt plant er die Gate41 Air & Ocean für Anfang 2023. Die Gate41 Fulfillment dürfte schon bald folgen.

Dass Heyer grundsätzlich Durchhaltevermögen hat, beweist sein Faible für Ausdauersport. Bereits dreimal hat er am Ironman in Roth teilgenommen – 3,8 Kilometer Schwimmen, 180 Kilometer Radfahren und anschließend einen 42,195 Kilometer langen Marathon laufen. Die Ausdauer und der Wille, nicht aufzugeben, kommen ihm auch bei seiner Selbstständigkeit zugute. „Ein Scheitern war in meinem Plan nicht vorgesehen, aber dass es so schnell aufwärts geht, habe ich nicht gedacht.“

ANZEIGE

Time critical delivery?

Kontaktieren Sie uns!

OBC • Air-Charter • Flex



+49 (0)6107 5051-25
helpnow@samedaylogistics.de

Drewes baut Luftfracht auf

HAMBURG Die Bremer Drewes Group widmet sich künftig intensiver dem Luftfrachtgeschäft. Dazu hat das Unternehmen eine Fachabteilung mit eigener IATA-Lizenz am Hamburger Flughafen gegründet. Das dortige Team besteht aus vier Mitarbeitern und wird geleitet von Robert Klage (Export) und Markus Wolf (Import). Beide sind aus der Luftfrachtparte des NVOCC Ecu Worldwide zur Drewes Group gewechselt.

Das neue Luftfrachtbüro ist an die Drewes-Tochtergesellschaft Logistics Plus Projects angebunden, die sich hauptsächlich auf Projekt- und Schwergutlogistik konzentriert. Kunden aus diesem Segment hätten verstärkt Luftfrachtlösungen nachgefragt, begründet Patric Drewes, geschäftsführender Gesellschafter, das neue Engagement gegenüber der DVZ. Darüber hinaus werde auch normales Stückgut abgefertigt. (mph/la)

ANZEIGE



Supply Chain: BMW in Top 20

RANKING Die US-Marktforscher von Gartner haben ihre Global Supply Chain Top 25 veröffentlicht. Ganz oben steht zum dritten Mal in Folge der Netzwerkausruher Cisco (USA). Dahinter kommen Schneider Electric (FRA), Colgate-Palmolive (USA), Johnson & Johnson (USA) sowie PepsiCo (USA). Von den deutschen Konzernen hat es BMW erneut in das Ranking geschafft. Der Autobauer verbesserte sich um einen Rang auf Platz 19. Zwei Ränge dahinter und neu in der Top-Liste: Siemens.

Seit 2015 hat Gartner die Kategorie „Masters“ eingeführt. Um als Meister eingestuft zu werden, müssen Unternehmen in den vergangenen zehn Jahren mindestens siebenmal eine Top-5-Punktzahl erzielt haben. Alle Besten der Besten von 2021 – Amazon, Apple, P&G, McDonald's und Unilever – haben sich in diesem Jahr erneut für diese separate Kategorie qualifiziert. (cs)

Otto-Group-Chef: „Wir steuern auf Sicht“

Zweistelliges Umsatzplus und Gewinnsprung: Konzern geht gestärkt in ungewisse Zeiten

E-COMMERCE Der Umsatz der Hamburger Otto Group ist im Geschäftsjahr 2021/2022 (28. Februar) um 12,9 Prozent auf 16,1 Milliarden Euro gestiegen. Der Jahresüberschuss kletterte um 842,3 Millionen auf 1,814 Milliarden Euro. Vorstandschef Alexander Birken sprach am Montag bei der Bilanzvorlage von einem der besten Geschäftsjahre in der Firmengeschichte.

Die aktuelle Lage beschreibt der Chef des Handels- und Logistikkonzerns jedoch als eine ungewisse Zeit mit vielen Fragezeichen. Noch seien die Auswirkungen des Ukraine-Krieges erst in Umrissen erkennbar. Deshalb könne die Otto Group derzeit keine verlässliche Prognose treffen.

Die Gruppe gehe aber gestärkt in diese schwierige Zeit. „Unsere Konzentration auf die digitalen, wachstumsstarken Geschäftsmodelle geht auf“, sagte Birken. Die zuletzt getätigten Investitionen in Plattformen, Technik und Logistik stimmen ihn ebenfalls optimistisch.

Mit Blick auf die Probleme in den Lieferketten sagte Birken, es werde sicher noch dauern, bis alles wieder rund laufe. Mit einer kurzfristigen Erholung bereits im Sommer rechne er nicht. In Sachen Lieferketten sei der Konzern inzwischen Schwierigkeiten an vielen Stellen gewohnt, „mit denen wir sehr gut zurechtkommen – auch mit den massiven Preiserhöhungen bei Containern“.

Hinzu kämen nun jedoch erhöhte Preise für Rohstoffe, Papier, Holz und Energie sowie eine hohe Verunsicherung bei den Konsumenten. „Deshalb steuern wir derzeit auf Sicht“, sagte Birken. „Wir gehen aber davon aus, dass wir als Gruppe weiterhin in der Lage sein werden, zu wachsen.“ Das Management rechne jedoch mit einer „deutlich geminderten Ertragsstärke“.

Hermes konnte beim Umsatz um 40,9 Prozent zulegen. Die Zahlen seien aber wegen des Verkaufs von Mondial Relay in Frankreich und der Übernahme von Anteilen an Hermes Germany sowie Hermes Parcelnet in Großbritannien durch Advent International nur eingeschränkt mit

dem Vorjahr vergleichbar. Diese Firmen sind nicht mehr im Konzernabschluss konsolidiert. Von den vorher 2,54 Milliarden Euro der Hermes-Gruppe sind nun nur noch 490 Millionen Euro verblieben. (cs)

ANZEIGE

Ihr Profi für Schwer- und Spezialtransporte
Richtartzstr. 2 · 30519 Hannover
T +49 (0) 511-270 460-0 · F +49 (0) 511-270 460-46
bernd@braeunig-schwerlast.de · www.braeunig-schwerlast.de