

verkehrs RUNDSCHAU

11. September 2009

Springer Transport Media GmbH ISSN-Nr.: 0341-2148 B 6924



Logistik + Verlader

NEUE RUBRIK
Jede Woche neu:
Logistiktrends
und Hintergründe
aus Industrie
und Handel **32**



KOOPERATION
Der Süßwaren-
hersteller Mars
bündelt mit
Wettbewerbern
Transporte **36**



FAHRBERICHT
Scania Low-
Entry: Verteiler-
fahrgestell mit
niedrigem
Einstieg **54**



LOGISTIKREGIONEN

Hidden Champions

Standorte mit Potenzial – Spezialisten
sind die heimlichen Gewinner der Logistik
Seite 18



Hängepartie: Geht es mit der Wirtschaft nun wieder bergauf?

Im Schwebезustand

Seit einem Jahr krankt die Weltwirtschaft. Dass die ersten positiven Meldungen nun die Wende einläuten, bleibt ein Stück weit Zweckoptimismus. Trotz allem haben die Transporteure ihre Lehren aus der Krise gezogen.



„Wir erwarten, dass der Preisdruck nachlässt und dies zur Marktberuhigung führt“

HEINER ROGGE,
Hauptgeschäftsführer des DSLV

Der See-Container ist nicht nur die Ikone der Globalisierung, sondern liefert auch ein Abbild der Wirtschaftskrise, die vor einem Jahr mit dem Fall einer US-Investmentbank begann. Seit dem 15. September 2008 taumelt der Welthandel, stocken die Warenströme und türmen sich die meist zwanzig Fuß langen Metallboxen in den Häfen. Ganzen Transportzweigen sind die Güter abhanden gekommen. Transporteure legen aufgrund mangelnder Aufträge ihre Flotten still und stornieren Bestellungen bei den NFZ-Herstellern, die nun von Überfliegern zu Sparfüchsen mutieren. Seit 12 Monaten geht der Strudel abwärts und es gibt kaum Zeichen auf Besserung – zumindest bis jetzt.

Ist die Talsohle durchschritten?

„Hat die globale Wirtschaftskrise in 2008 noch für herbe Rückschläge im Transportsektor gesorgt, so scheint seit August der Absturz ins Bodenlose vorerst gestoppt zu sein“, meint Gerhard Riemann, Mitglied des Präsidiums des Bundesverbandes des deutschen Groß- und Außenhandels (BGA). Von einem nachhaltigen Aufwärtstrend zu sprechen, wäre zwar zu früh, den-

noch wächst der Optimismus im „Jahr 2“ der Krise. So erwartet Dirk Baldeweg, geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital, ab 2010 eine Wiederbelebung des Weltcontainerverkehrs.

„Betrachtet man die Ifo-Konjunkturprognose, an der unser Verband mitwirkt, sieht es so aus, als hätten wir die Talsohle erreicht, vielleicht sogar schon überschritten“, gibt sich auch Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbands e.V. (DSL) zuversichtlich. In der Tat scheint sich die Stimmung aufzuhellen (siehe Grafik 25).

„Es gehen zwar bei Industrie und Handel wieder Aufträge ein, bis sich hieraus reale Transporte entwickeln, dauert es aber noch ein wenig“, bremst Dagmar Wäscher, Vorstandsvorsitzende des Bundesverbandes der Transportunternehmen e.V. (BVT) den Optimismus. Schließlich geben nach wie vor jeden Tag Transportunternehmer auf. „Dort, wo der Transportmarkt angezogen hat, haben Konjunkturprogramme vorher gewirkt, wie im Bereich Automobil oder Bau“, relativiert Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsor-

gung e.V. (BGL), das Marktgeschehen. Entscheidend sei, was nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme passiere. „Für mich ist dies nur ein Zwischenhoch, das sich zwischen die Tiefs gemischt hat. Nach der Wahl wird sich zeigen, dass dies nicht das Wetter verändert hat“, gibt sich Schmidt skeptisch. So befürchten die Experten, dass nach dem Urnengang im September in Berlin statt Wahlversprechen sparen angesagt ist.

Simple Transport bringt keine Marge

Welche tiefen Spuren die Wirtschaftskrise in den vergangenen Monaten bei den Speditionen hinterlassen hat, zeigt das Beispiel der Roman Mayer Group. „In allen Bereichen gab es einen drastischen Mengenschwund in der Größenordnung von 20 bis 25 Prozent“, verrät Klaus Baier, Generalbevollmächtigter der Logistikgruppe, die an 28 Standorten über 1200 Mitarbeiter und 380 ziehende Einheiten umfasst. Da die reine Transportleistung schon vor der Krise kaum Marge brachte, setzt das Unternehmen neben Transport- und Speditionsaufgaben auf Kontrakt- und Mehrweglogistik. „Gerade im freien Verkehr sind große Überkapazitäten da. Somit rennt der reine Transporteur nun der Ladung hinterher – egal zu welchem Preis.“ Für hochwertige Transporte, die sich durch konstante Kundenbeziehungen und Qualität auszeichnen, seien die Preise relativ konstant geblieben, so Baier.

Seit zwei Monaten registriert der Unternehmer zwar steigende Transportmengen, dennoch glaubt Baier, dass sich das Volumen an dem durchschnittlichen Niveau von 2007 orientieren wird und die Höchststände aus 2008 in weiter Ferne bleiben.

„Wir sehen eine Stabilisierung auf niedrigerem Niveau und einen Anstieg des Außenhandels. Die Auftragslage wird sich für unsere Unternehmen stabilisieren und verbessern“, kann auch Heiner Rogge für die Speditorengilde bestätigen.

Aufträge sind das eine, Preise das andere: Vor allem im Containergeschäft tobte in den vergangenen Monaten ein Preiskampf, in dem die Raten teilweise um 70 bis 90 Prozent einbrachen. „Wir erwarten, dass der Preisdruck nachlässt und zur Beruhigung des Marktes führt, und zwar auf alle Verkehrsträger übergreifend“, meint hierzu der DSLV-Hauptgeschäftsführer Rogge. Ob diese Prognosen eintreffen, werden die nächsten Wochen zeigen. Bis dahin verharren die Transporteure weiterhin im Schwebzustand.

„Mit der Krise als Argument werden an allen Ecken und Kanten Preise gedrückt. Die einzige Chance der kleinen Unternehmen ist, sich nicht gegeneinander ausspielen zu lassen“, rät Dagmar Wäscher den Transporteuren derweil zur Preisdisziplin. Trotz Krise haben diese aber auch neue Chancen. „Ein Kleinunternehmen hat beispielsweise ortsansässige Druckereien für sich gewinnen können, an die er vorher nie als Kunden gedacht hat“, berichtet die BVT-Vorsitzende.

Düsterer blickt Karlheinz Schmidt in die Zukunft. „Der Konjunkturerbruch wird mindestens noch dieses Jahr dauern und für nächstes Jahr wäre ich froh, wenn es nicht weiter abwärtsgeht“, fürchtet er. In der Zwischenzeit kaufen die Großen in der Branche massiv Marktanteile auf, um die eigene Auslastung zu erhöhen. „Von daher sehen wir eine Ausdünnung des Angebotes zugunsten einer Konzentration im Markt“, so Schmidts Resümee.

Die Marktverschiebung ist also weiter im Gange. Trotz der Turbulenzen ist der Geschäftsmann Baier nicht übervorsichtig geworden. „Wir kennen unser Geschäft, und kalkulieren wie eh und je“, meint er.

Lehren aus der Krise

Nicht nur Baiers Hoffnungen ruhen weniger auf der Politik, sondern auf dem Weihnachtsgeschäft. Statt möglicher Hilfe von einem neuen Kabinett setzt die Branche auf Impulse durch das wichtige Saisongeschäft am Jahresende. Der Vorsitzende des BGA-Verkehrsausschusses Riemann sieht momentan jene Firmen im Vorteil, die für ihr Wachstum und bei Zukäufen auf finanzielle Abenteuer verzichtet haben.



„Mittlerweile läuft der reine Transporteur der Ladung hinterher. Egal zu welchem Preis“

KLAUS BAIER,
Generalbevollmächtigter der Roman Mayer Group

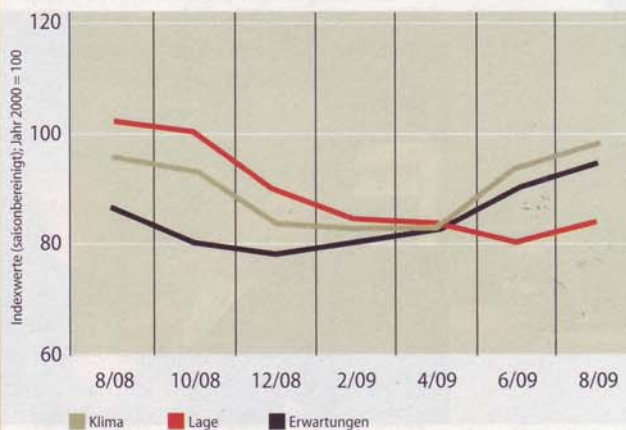
„Wenn es eine Lehre aus dem Schlamassel gibt, dann die, dass eine Schönwetter-Finanzierung einem Sturm nicht standhält. Und zur Zeit erleben wir einen heftigen Orkan.“

Gleichzeitig wächst die Befürchtung, dass nach der Wahl die Sparwelle rollt und dem Logistikstandort Deutschland schaden könnte. „Von der Politik erhoffen wir, dass sie die Logistikbranche als Wachstumszweig anerkennt und dass die dringend notwendigen Investitionen in die Infrastruktur nicht im Zeichen einer Konsolidierung massiv zusammengestrichen werden“, mahnt Rogge und fügt an: „Man sieht anhand der Krise, wie stark die globalisierte Welt miteinander vernetzt ist. Niemand kann sich davon ausnehmen. Der Trend der Globalisierung und des Outsourcings wird sich weiter fortsetzen.“ ■■■

Rocco Swantusch

GESCHÄFTSKLIMA-INDEX

Ifo Konjunkturtest August 2008 bis August 2009



Mit der Finanzkrise im September 2008 trübten sich das Wirtschaftsklima und die Lage ein. Dementsprechend schlecht waren auch die Erwartungen der Firmen an die weitere Entwicklung. Seit Mitte des Jahres verbesserten sich das Klima und die Erwartungen spürbar, obwohl die Lage weiterhin kritisch gesehen wird. rs

Quelle: ifo Konjunkturinstitut