

Bundesrat entscheidet über Änderungen

GEFAHRGUTVERORDNUNG Voraussichtlich im Februar soll die Änderung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee) im Bundesgesetzblatt verkündet werden. Zuvor wird sich der Bundesrat damit befassen. Die Änderungen werden mit Ausnahme des Paragraphen 27 (Ordnungswidrigkeiten) rückwirkend zum 1. Januar gelten. Die Anpassung der GGVSee dient vor allem der Inkraftsetzung des International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) in der Fassung des 37. Amendments.

Durch den neuen Paragraphen 18 GGVSee sollen die bisherigen CTU-Packrichtlinien durch den Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU-Code) abgelöst werden. Außerdem wird durch Paragraph 25 eine neue Pflicht des Empfängers eingeführt. Diese beinhaltet, dass er alle an der Beförderung Beteiligten über die Grenzwertüberschreitung bei der Beförderung von Versandstücken mit radioaktiven Stoffen informieren muss.

Weiter wird die Nichtbeachtung der Sicherungspflichten (Gefahrenabwehr) nach Kapitel 1.4 IMDG-Code in der GGVSee als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Vorher war dieser Tatbestand dort nicht aufgeführt. (hec)

Räumfahrzeuge besser nicht überholen

WINTERFAHRWEISEN Auch wenn der meist langsam fahrende Winterdienst die Geduld auf eine harte Probe stellt: Überholen sollte man sie nicht. Das bringe keinen Zeitvorsprung, betont der ADAC. Denn vor dem Schneepflug ist die Fahrbahn ungeräumt und spätestens dann sei das Tempo wieder zu drosseln. Der ADAC rät außerdem, hinter Räumfahrzeugen Abstand zu halten. Wer zu nah auffahre, werde mit einer Mischung aus Salz und Schnee bespritzt. Das könne die Windschutzscheibe verschmieren und die Sicht beeinträchtigen. Die Faustformel für den Sicherheitsabstand laute: mindestens halber Tacho. Auch entgegenkommenden Räumfahrzeugen sollte ausreichend Platz gelassen werden, da die Schneeschaukel breiter sei als das Fahrzeug. (hec)

Konzerne verabschieden sich

Immer mehr **Gebietsspediteure** im Automotive-Geschäft sind Mittelständler

Von Prof. Stefan Iskan

Sie sind leidensfähig und leistungsstark. In der Logistikforschung kaum mehr auf dem Radar und von Kontraktlogistikmanagern oftmals abgetan als „Paletten-Schubser“: die Gebietsspediteure der europäischen Autobauer (OEM). Doch in den nächsten 10 bis 15 Jahren dürften den OEM die noch „willigen“ Gebietsspediteure ausgehen, wenn sie an ihrem System nichts ändern.

Die großen Logistikkonzerne dürften sich aus diesem Geschäft mittelfristig zurückziehen. Weshalb? Sie sind gegenwärtig mit sich selbst beschäftigt, um ihre zukunftsweisenden IT-Projekte und angestrebten Ebit-Margen abzusichern. Mittels Standardisierung von Netzwerken soll die Rendite gestützt werden. Konträr dazu läuft die Preispolitik der EOM, die weiter sparen wollen. Übrig bleiben werden die spezialisierten und leistungsstarken Mittelständler. Ihnen wird oftmals nachgesagt, kaum Renditen für ihr Geschäft einzufahren. Doch Branchenprofis wissen: Von roten Zahlen bis hin zu 5 bis 8 Prozent Marge pro Fahrgebiet ist alles möglich.

So machen Sie sich fit

Mittelständische Gebietsspediteure sollten jetzt Anstrengungen unternehmen, IT-technisch und konzeptionell zu den Logistikberatern der OEM aufzuschließen. Die Marschrichtung kann nur lauten: sie nicht durch Kundenprojekte mit Daten zu füttern und wieder zum OEM laufen zu lassen, sondern sie in ihrem eigenen Geschäftsfeld zu attackieren. Auch wenn das neben den ohnehin notwendigen IT-Investitionen den Einkauf etwas teurerer, aber dafür konzeptionell fitter Berater bedeutet.

Die oftmals als hemsärmelig beschriebene Speditionsbranche muss sich gegenüber ihren OEM-Einkäufern auf professionelles Consulting-Niveau steigern. Wer das erkennt und es in den kommenden Jahren Ausschreibung für Ausschreibung unter Beweis stellt, dürfte ohne weiteres die Einladung sein, auf einem völlig anderen Partnerschaftsniveau zu verhandeln.



Damit auch künftig die Automobillogistik funktioniert, sind neue Partnerschaftsmodelle zwischen Gebietsspediteuren und EOM nötig.

Serie Automotive

Die Zweiklassengesellschaft mit Werkverträgen, Leiharbeitsquoten und auferlegten Effizienzprogrammen trotz Gewinnsteigerung sind nur zwei Themen der internationalen Automobilindustrie, die auch die deutsche Logistikbranche nicht unberührt lassen. Die DVZ-Serie greift die Situation der Automobillogistikdienstleister im Ganzen auf.

Die Folgen:

- Leitindustrie im Umbruch (DVZ 10.8.2015, Seite 12)
- Produktionsverbund weltweit (DVZ 6.11.2015, Seite 9)
- Automotive Türkei (DVZ 27.11.2015, Seite 10)
- **Zukunft Gebietsspedition**
- Supply-Chain-Trends
- Dienstleisterprofitabilität
- Logistik in gesättigten und Niedriglohnländern

Parallel hierzu gilt es aufseiten der OEM, den internen Referenzkalkulationsbereich weiter auszubauen und enger mit den Dienstleistern zu verweben. Nur in einem partnerschaftlichen Modus lässt sich tatsächlich herausfinden, welche Kosten in den Prozessen gerechtfertigt sind und wie sich nach fachgerechter Bewertung für beide Seiten auskömmliche Renditen erzielen lassen.

In Zeiten von „Systempartnerschaften“ sollten langjährige Gebietsspediteure zu den vertrautesten Partnern der Logistikeinkäufer und OEM-Planer gehören. Freilich: Dies setzt einen Paradigmenwechsel aufseiten der OEM gegenüber ihren Dienstleistern voraus. Als zukunftsfähig erweisen dürften sich Gebietsspediteure, die bereits heute verstärkt intermodale und paneuropäische Korridorlösungen mit kranbaren Megatrailern und OEM-übergreifenden Cross-Docks in den Mittelpunkt rücken. Fragmentierte Bearbeitung der einzelnen Fahrgebiete war gestern. Neben den klassischen Gebietsspeditionsleistun-

gen können sie auch transportnahe Kontraktlogistikaktivitäten samt Montageumfängen erbringen.

Ergänzt werden sollten diese Bemühungen um ein hartnäckiges Forderungsmanagement gegenüber den OEM. Und: Im Vordergrund sollte das permanente Dokumentieren von Soll-Ist-Abweichungen im Mengengerüst und damit Abweichungen in der Vergütungsstruktur stehen. Diese Daten können automatisiert bereitstellen. Der Druck muss gegenüber dem OEM-Vorstand so strategisch aufgebaut werden, dass dieser ihn zwangsläufig hinunter auf den Logistikeinkauf weitergibt und die Einkäufer und Planer intern selbst in die Schusslinie geraten.

Die Position der verbleibenden Gebietsspediteure dürfte recht stark sein. Das haben Ausschreibungen bereits gezeigt, in denen es zu massiven Nachforderungen gekommen ist. (hec)

Stefan Iskan ist Professor an der Hochschule Ludwigshafen am Rhein

ANZEIGE

SICHERHEIT IN DER LOGISTIK

10. März 2016, Köln

Prävention statt Reaktion:

Wie Sie sich vor Frachtdiebstahl und Cyberkriminalität schützen

Deutschland gehört bei Ladungsdiebstählen zu den Hotspots in Europa. Organisierte Banden konzentrieren sich vermehrt auf Straßentransporte, weil hier die Erfolgchancen groß sind. Die Aufklärungsquote ist jedoch gering, da die Behörden das Problem nicht systematisch bekämpfen. Die meisten Taten sind auf Insiderwissen zurückzuführen. Dabei spielt auch das Thema Cyberkriminalität eine große Rolle. Logistiker arbeiten hochgradig vernetzt und sind auf IT-Systeme angewiesen.

Ob Fracht- oder Cyberkriminalität: Bei der Prävention ist ein richtiger Mix aus Sicherheitsdenken bei den Mitarbeitern und technischen Mitteln entscheidend.

Sie wollen auf mögliche Gefahren vorbereitet sein, dann melden Sie sich jetzt an!

Medienpartner **griephan**

**JETZT FRÜH-
BUCHERPREIS
SICHERN UND 100 €
SPAREN!**

www.dvz.de/sicherheit2016



DVZ