

Jungeachtet der Henne-Ei-Problematik beim Einsatz des als umweltfreundlich eingestuften LNG (Flüssigerdgas) als Treibstoff sind in jüngster Zeit noch einige „Küken“ ausgebrütet worden und haben laufen gelernt. Fortschritte sind vor allem in der Schifffahrt unübersehbar. Ein Wachstumprojekt ist die jüngst bekanntgegebene Bestellung von neun Großcontainerschiffen (22.000 Teu) der Reederei MA CGM, die mit LNG fahren werden. Auf Behördenebene geht das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) mit dem Beispiel voran und lässt ab 2020 zu liefernden Ersatzschiffen den Umbau des Forschungsschiffes

der geringeren Umweltbelastung sicher zu rechtfertigen. Sie könnten aber noch erheblich sinken, wenn sich gewisse Komponenten standardisieren ließen.

Denn: Auf großen Seeschiffen sind LNG-Installationen einfacher unterzubringen als beispielsweise auf Binnenschiffen mit begrenzten Einbauräumen. Der Schlüssel für eine größere Verbreitung von Gas als Treibstoff (ob in verflüssigter Form als LNG oder komprimiert als CNG) muss in der Förderung liegen, bei der weitere Verkehrsträger einbezogen werden. Mit dem nationalen Programm der Bundesregierung zur Verbreitung von LNG ist ein Anfang gemacht.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 11

 Ihre Meinung zum Kommentar naumann@dvz.de

bestehen und die Lieferung bestfalls kostenlos erhalten, wundert sich aber, wenn es in den Straßen eng und ungemütlich wird, weil Zustellfahrzeuge die Wege blockieren und Stau verursachen. Verständnis für den nicht gerade einfachen Job eines Zustellers ist da nur noch selten zu finden.

Tausende Zusteller fehlen


Die Branche leidet schon lange unter Personalmangel. Bundesweit fehlen Tausende Zusteller, und in Spitzenzeiten wie zum Jahresende verschärft sich die Situation nochmals. Die großen Kep-Dienste finden nicht genug Personal, um die enormen Mengensteigerungen adäquat handhaben zu können. Das Sendungsaufkommen und die Mitarbeiterzahl entwickeln sich nicht proportional. Die Schere geht auseinander, die Zusteller müssen

übernimmt - von einem Punkt aus, an dem sowieso konsolidiert werden muss.

Das Erscheinungsbild könnte auch bestehenbleiben, da die Gesellschafter ihre Fahrzeuge und Mitarbeiter und auch ihren Brand einbringen könnten - nur eben unter einer zentralen und neutralen (von der Stadt getriebenen) Transportsteuerung. Möglichkeiten über Möglichkeiten ...
Christian Schober, Schober Beratung für Logistik, 82110 Germering

Wenn direkte Preissteigerungen keine Option sind, müssen sich Kep-Dienste andere Wege suchen. Genau das will nun DPD machen. Der Preis einer Zustellung bleibt gleich, allerdings geht die Sendung nicht an die Haustür, sondern an eine Stelle, an der der Empfänger sie sich abholen kann. An die Haustür wird die Sendung nur noch gegen Aufpreis geliefert. Die Frage ist allerdings, wie die Onlinehändler das finden, denn die wollen sich

MARKTCHECK SEITE 4

 Ihre Meinung zum Leitartikel kuemmerlen@dvz.de

Leistgeklückt

Die Woche finden Sie an dieser Stelle die von Ihnen am meisten gelesenen Artikel - Ihnen vielleicht etwas Wichtiges entgangen? Dann schauen Sie doch noch mal rein:

KEP

Hermes will Konsequenzen gegen Subunternehmer ziehen

Die Staatsanwaltschaften in Köln und Bonn ermitteln gegen Subunternehmer des Paketdienstes Hermes wegen möglicher Straftaten. Möglicherweise wurden 16 Arbeiter illegal beschäftigt.

FRACHTDIEBSTAHL

In den Klauen der Kriminellen

Frachtdiebe stehlen alles, was sich zu Geld machen lässt, und hecken immer neue Methoden aus. Aber auch die Sicherheitstechnik entwickelt sich weiter.

VIDEO

Die 6 größten Frachtdiebstähle 2017

Welche Güter im Jahresverlauf geklaut wurden und welcher Schaden dabei entstanden ist, zeigt unser Ranking. Smartphones belegen nur Platz 4.

www.facebook.com/DVZLogistik

Leserbrief

Es wird der Zeitpunkt kommen, an dem die Städte ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen müssen

DVZ 89/22.11.2017, Appel plädiert für Bündelung


Was Herr Appel vorschlägt, ist im Grunde richtig. Natürlich funktioniert so etwas nur, wenn sich alle Beteiligten neutral verhalten und die Wettbewerber nicht vom Branchenriesen vor den Kopf gestoßen werden. Es muss um mehr gehen als nur um Umsatz. DHL als Super-Stadtlogistiker - das kann nicht klappen.

Es wird der Zeitpunkt kommen, an dem die Städte ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen müssen. Das Problem mit dem „Erscheinen beim Kunden“ ließe sich für alle Dienstleister gleich lösen, wenn die jeweilige Stadt einen neutralen Dienstleister (die heutigen Protagonisten könnten natürlich Gesellschafter sein) auswählen würde, der die gebündelten Transporte

übernimmt - von einem Punkt aus, an dem sowieso konsolidiert werden muss.

Das Erscheinungsbild könnte auch bestehenbleiben, da die Gesellschafter ihre Fahrzeuge und Mitarbeiter und auch ihren Brand einbringen könnten - nur eben unter einer zentralen und neutralen (von der Stadt getriebenen) Transportsteuerung. Möglichkeiten über Möglichkeiten ...

Christian Schober, Schober Beratung für Logistik, 82110 Germering

 Wenn auch Sie gerne Ihre Meinung äußern möchten, schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.