



Die jüngste Generation: Andreas Diez (li.) und sein Bruder Matthias leiten bei der Dettinger Spedition Diez das operative Geschäft

Foto: Kern

Spediteure kämpfen mit dem Dieselpreis

Belastungen für Transportunternehmen steigen – Spezialisierung als Ausweg

Stuttgart/Dettingen unter Teck – Der massiv gestiegene Dieselpreis setzt viele Spediteure unter Druck. Wer nur Transporte von A nach B anbietet, hat kaum noch eine Chance.

VON WALTHER ROSENBERGER

Herbert Diez hätte seinen Söhnen keinen besseren Start ins Berufsleben wünschen können. Als sich der Chef der gleichnamigen Spedition im schwäbischen Dettingen unter Teck im Jahr 2005 langsam aus dem operativen Geschäft zurückzog, um Platz für seine Nachkommen zu machen, war zwar gerade die LKW-Maut eingeführt worden, die Geschäfte liefen aber trotzdem gut. Die Konjunktur entwickelte sich positiv, immer mehr Güter wurden über deutsche Straßen transportiert, und die Zahl der Insolvenzen sank kontinuierlich. Heute, gut drei Jahre später, brummt die Wirtschaft immer noch, in der Speditionsbranche ist aber Krisenstimmung angesagt.

Wenn die Kostenbelastung der Firmen so weitergeht, stünden in Deutschland etwa 3000 Betriebe mit rund 30 000 Mitarbeitern vor dem Ruin, warnte jüngst der Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL). Auch die Omnibusunternehmer gingen auf die Barrikaden. 5500 Unternehmen mit mehr als 100 000 Arbeitsplätzen seien in Gefahr, allein 7500 Arbeitsplätze im Land stünden auf der Kippe so der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO). Droht dem nationalen Straßenstrassenwesen ein Massensterben?

Tatsächlich scheint die jetzige Situation für die Unternehmen bedrohlich. Innerhalb eines Jahres ist der Dieselpreis um mehr als 30 Prozent gestiegen. Zwischenzeitlich kletterte der Preis an der Zapfsäule auf 1,56 Euro und notiert im Moment bei etwa 1,50 Euro. „Das ist für viele nicht mehr zu schlucken“, sagt Andrea Marongiu, Vize-Geschäftsführer des baden-württembergischen Verbands Spedition und Logistik (VSL). Besonders reine Frachtunternehmen und kleine Firmen, die ihren Umsatz einzig durch Warentransporte von A nach B erwirtschafteten, stünden mit dem Rücken an der Wand.

Ein reines Transportunternehmen ist die Firma Diez schon lange nicht mehr. Eigentlich hat man in Dettingen unter Teck schon sehr früh alles richtig gemacht. Als Mitte der 90er Jahre die fixen Transporttarife, die der Branche jahrzehntelang gute und vor allem kalkulierbare Gewinne einbrachten, abgeschafft wurden und der knallharte Preiswettbewerb auf Deutschlands Straßen zum Alltag wurde, war man in dem Familienbetrieb vorbereitet.

Die Firma, die 1946 mit einem ausgemusterten Militärtruck ins Geschäft eingestiegen war, hatte sich unter Firmengründer Alfred Diez und dessen Sohn Herbert zum Komplettanbieter für ganze Logistikpakete gewandelt. Mit maßgeschneiderten Dienstleistungen, die so leicht kein anderer ausführen konnte, hielt man sich im Markt. Der Betrieb investierte in Fahrertrainings, um unnötiges Anbremsen und Beschleunigen zu vermeiden, und minimierte Leerfahrten durch bessere Planung.

Dass schon früh Abläufe perfektioniert und Innovationen eingeführt worden seien, sei der Schlüssel für den Erfolg und das Überleben des Betriebs gewesen, sagt der

27-jährige Andreas Diez, der seit 2005 den Speditionsbereich leitet.

Als dann – 2005 – die dritte Eigentümer-Generation einstieg, spezialisierte man sich weiter auf extrem sperrige Güter und brachte die Warenlogistik voran. Mittlerweile verfügen die Dettinger über einen Spezialkran, um bis zu 50 Tonnen schwere Lasten auf Anhänger zu verladen, und haben sich zu einem der größten Anbieter von Spezialtransporten unter Plane entwickelt.

„Das können nicht viele außer uns“, sagt Diez. Weil man früh sein Glück in der Nische gesucht habe, gehe es dem Unternehmen besser als dem Durchschnitt. Der Kostendruck sei dennoch enorm.

Allein der Sprit für die 85 eigenen 40-Tonner kostete Monat für Monat zwischen 60 000 Euro und 80 000 Euro mehr als im letzten Jahr, klagt der Spediteur. Während sich die reinen Frachtkosten, einen Sattelzug von Stuttgart nach Mailand zu schicken, im Jahr 2007 auf 720 Euro beliefen, seinen heute 870 Euro fällig, rechnet Verbandsfunktionär Marongiu vor.

Zum teuren Diesel kommen weitere Kostenfaktoren: Anfang 2009 wird die Maut er-

höht – nach Berechnungen des BGL je nach Schadstoffausstoß um 50 bis 100 Prozent. Zudem soll die Einhaltung der Ruhezeiten schärfer kontrolliert werden, was die Betriebskosten nach Befürchtungen mancher weiter in die Höhe treibt. Außerdem will Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) ein Überholverbot von LKW auf Autobahnen durchsetzen.

Bei dem Strauß an neuen Anforderungen und Begehrlichkeiten fühlen sich die Fuhrunternehmer von der Politik in die Zange genommen. Straßentransport solle durch all die Vorschriften und Abgaben künstlich verteuert werden, meint Diez. Es sei eine Frage der Zeit, bis auch größere Unternehmen auf der Strecke blieben. Für Branchenfachmann Marongiu bricht diese Zeit gerade an. Von den etwa 5000 Transportunternehmen im Südwesten befänden sich einige schon in Verkaufsverhandlungen.

Den Abgang auf eine ganze Branche anzustimmen scheint aber verfrüht. Auch vor der Einführung der LKW-Maut 2005 hatten die betreffenden Lobbygruppen Schreckensszenarien an die Wand gemalt, ohne dass das Gros der Firmen von den neuen gesetzlichen Bestimmungen in den Bankrott gezogen worden wäre. Im Gegenteil: In den darauf folgenden Jahren fuhren die Truckler von einem Rekord zum anderen.

„Früh das Glück in der Nische gesucht“

Unternehmer Andreas Diez

„Wehklagen auf hohem Niveau“

Frankfurt (obt) – Für die deutsche Speditionsbranche ist nach Ansicht von Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), und von Daimler-Nutzfahrzeug-Chef Andreas Renschler die Grenze der Belastbarkeit erreicht.

Ausschlaggebend dafür seien nicht nur die dramatisch gestiegenen Dieselpreise, sondern auch höhere Mautgebühren sowie engere Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten, sagten beide auf dem Nutzfahrzeug-Kongress des VDA am Freitag in Frankfurt. Die Belastungen würden auch das Geschäft der deutschen Nutzfahrzeughersteller in diesem Jahr bremsen, sagt Wissmann. Freilich räumte er im Vorfeld der Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung Ende Septem-

ber in Hannover ein, dass dies ein Wehklagen auf relativ hohem Niveau sei. „Wir hatten fabelhafte Jahre. Im Inland ist die Nutzfahrzeugkonjunktur jetzt auf den erwarteten Normalisierungstrend eingeschwenkt.“ Im Jahresverlauf hat sich der Auftragseingang aus dem In- und Ausland Wissmann zufolge abgeschwächt, aber der hohe Auftragsbestand sichere die Auslastung der Nutzfahrzeughersteller für die nächsten Monate.

Im ersten Halbjahr 2008 erhöhten sich die Neuzulassungen laut VDA binnen Jahresfrist um fünf Prozent auf 170 000 Einheiten. Der Zuwachs ging allein auf das Konto der Transporter, während die Neuanmeldungen bei Lkw über sechs Tonnen um drei Prozent auf 50 000 Einheiten schrumpften.

Info

Die Spedition Diez in Dettingen unter Teck wurde 1946 von Alfred Diez gegründet und beschäftigt heute rund 120 Mitarbeiter. Mit 85 eigenen LKW erwirtschaftete die Firma zuletzt einen Umsatz von 15 Mio. Euro. Vier Fünftel davon verteilt sich zu gleichen Teilen auf die Sparten Spedition und Volumentransporte. 20 Prozent steuert die Warenlogistik bei. Geschäftsführer Herbert Diez (62), Sohn des Firmengründers, zieht sich seit dem Jahr 2005 sukzessive aus dem operativen Geschäft zurück. Diese übernehmen heute seine Söhne Andreas (27) und Matthias (24). wro

Strom kostet bald mehr

Auch EnBW erhöht Sondertarif

Berlin (ddp/wro) – Die Energiepreise in Deutschland steigen weiter. Wie das Tarifvergleichsportal Top Tarif am Freitag in Berlin mitteilte, wollen 22 Stromversorger ihre Tarife zum 1. August um durchschnittlich 5,6 Prozent erhöhen.

Betroffen seien vor allem Kunden kleinerer und mittlerer Stadtwerke in Süd- und Ostdeutschland. Die größten Anhebungen kommen den Angaben zufolge auf die Verbraucher im Umland von Würzburg zu. Hier erhöhen die Stadtwerke den Preis für ihren Grundversorgungsstarif um 11,6 Prozent. Für eine vierköpfige Familie mit einem jährlichen Stromverbrauch von 4000 Kilowatt pro Stunde bedeute dies Mehrkosten von 93 Euro im Jahr.

Auch für die kommenden Monate rechnet das Verbraucherportal mit steigenden Energiepreisen. Ab dem Spätherbst seien neue Preissteigerungen zu erwarten. Dabei würden voraussichtlich deutlich mehr Anbieter ihre Preise erhöhen, hieß es. Bereits zum 1. Juli hatten bundesweit 28 Strom- sowie 104 Gasanbieter ihre Preise angehoben.

Auch EnBW-Stromkunden werden in Zukunft tiefer in die Tasche greifen müssen. Ab Anfang November erhöht der Konzern die Preise für seine Sondertarife, etwa den Tarif Aktiv Privat, um 4,9 Prozent. Damit würde die Anfang Juli in Kraft getretene Anhebung des EnBW-Grundversorgungsstarifs nachvollzogen, so ein Sprecher. Die Anpassung betreffe allerdings nur Kunden, deren Preisgarantie ausgelaufen sei. Aktiv-Privat-Kunden könnten sich allerdings nun für drei Euro pro Monat zusätzlich gegen kommende Preissteigerungen absichern, hieß es.

Qualität aus Sindelfingen

Große Freude in Sindelfingen: Das US-Marktforschungsinstitut J. D. Power hat das dort angesiedelte Mercedes-Benz-Werk zur automobilen Fertigungsstätte mit der besten gelieferten Qualität weltweit gekürt. „Wir Sindelfinger sind sehr stolz auf diese Auszeichnung. Zeigt sie doch, dass unsere Anstrengungen der letzten Jahre jetzt messbare Früchte tragen“, sagte Werkleiter Eberhard Haller, als er die begehrte Trophäe, den J. D. Power Platinum Award, in Empfang nahm. Die Auszeichnung würdige die Top-Leistung der Mercedes-Mannschaft im Werk, sagte Haller. Für die Studie bewerteten amerikanische Neuwagenkunden 90 Tage nach Übernahme ihrer Fahrzeuge schriftlich deren Ausführungsqualität. Wichtige Kriterien waren äußere Erscheinung, Innenraum, Sitze und Klimaregulierung. StN

Stahl verteuert Autos um bis zu 400 Euro

Essen (AP/StN) – Die steigenden Preise für Stahl könnten Neuwagen um mehrere Hundert Euro verteuern. Auto-Experte Ferdinand Dudenhöffer sagte der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ (Samstagsausgabe), er erwarte vor dem Hintergrund der aktuellen Verteuerung von Stahl einen Preisanstieg „von bis zu 400 Euro, einschließlich Händlermarge und Mehrwertsteuer“. Ein durchschnittliches Mittelklassefahrzeug komme auf etwa 900 Kilogramm Stahl- und Metallerzeugnisse, ein Kompaktmodell immer noch auf etwa 750 bis 800 Kilogramm. „Ich denke aber nicht, dass die Automobilindustrie diese Preiserhöhung voll durchsetzen und auf die Kunden umlegen kann. Dazu ist der Markt derzeit zu schwach“, erklärte der Direktor des Center of Automotive Research (CAR) an der Fachhochschule Gelsenkirchen.

Stuttgarter Volksbank



Vorteile entdecken!

Stuttgarter Volksbank, Börsenstraße 3
• Telefon: 0711 181-4181
• www.vorteile-entdecken.de/stuttgart

Stuttgart entspannt sich

Jetzt mitmachen, Vorteile entdecken und zur **UniProfiAnlage*** beraten lassen

* UniProfiAnlage (2011), UniProfiAnlage (2015), UniProfiAnlage (2019) und UniProfiAnlage (2023)

Union Investment