

PUBLIC MANAGEMENT

Strategie & Organisation
Unternehmensführung & Vertrieb
Leistung & Prozesse
Vergabemanagement & Beschaffung

INDUSTRIE | HANDEL | DIENSTLEISTUNGEN

Strategie & Organisation
Procurement & Purchasing
Supply Chain Management
Logistics Engineering
Transport & Traffic

## TIM CONSULT Newsletter

Quartal II/2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

### Logistik: Globale Netze versus regionale Besonderheiten

Das Denken und Handeln logistischer Entscheidungsträger ist zunehmend von einer globalen Sicht geprägt: Intelligente Planungs- und Steuerungssysteme sowie absolut wie relativ niedrige Transportkosten machen die Welt zum sprichwörtlichen Global village.

Dennoch: Massive Eingriffe in die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen fordern nicht globale, sondern *regionale* Maßnahmen. Aktuell stehen mit der geplanten Mehrwertsteuererhebung in Deutschland und der Verabschiedung neuer Lenk- und Ruhezeiten in der EU zwei solcher Eingriffe ins Haus.

Neben kurzfristigen – vorwiegend kapazitativen – Anpassungsmaßnahmen werden aber auch und insbesondere zeitliche Erreichbarkeiten verschoben, was letztlich zu strukturellen Änderungen der logistischen Netze führen kann.

Dieser Newsletter ist für Sie bildschirmoptimiert. Sollten Sie dennoch Probleme mit der Anzeige haben, mailen Sie uns diese bitte [hier](#).

Lesen Sie in dieser Ausgabe:

---

- [Logistikeffekte der Mehrwertsteuererhöhung](#)
- [Neue Lenk- und Ruhezeitenregelung stellen neue Herausforderungen an die Logistik](#)
- [Landverkehr Nordamerika – Zwischen Intransparenz und Besonderheiten](#)
- [Trotz Schneegestöber: Baubeginn bei RECA NORM](#)
- [Stabswechsel im Südwesten: Dr. Michael Schröder neuer BVL-Regionalgruppensprecher](#)
- [Kontakt](#)

## Logistikeffekte der Mehrwertsteuererhöhung

Zum 01. Januar 2007 soll die Mehrwertsteuer von 16 Prozent auf 19 Prozent erhöht werden. Hieraus werden sich einige Effekte für und auf die Logistik ergeben. Durch Vorzieheffekte in der (langlebigen) Konsumgüterindustrie ist von einem Peak in Transport und Lager auszugehen.

Im Transport gilt es daher, schon jetzt die notwendigen Kapazitäten zu sichern. Dies gilt jedoch nicht nur für Konsumgüterhersteller per se, da die zu erwartende Transportmittelknappheit auch auf andere Branchen durchschlagen wird.

Im Lager sind flexible Arbeitszeitmodelle von Vorteil, um gleichzeitig operativ schlagkräftig und kostengünstig zu sein. Eventuell ist auch mit Mehrkosten dahingehend zu rechnen, dass Ware aus weiter entfernten Lägern zugeführt werden muss, um die erhöhte Nachfrage zu befriedigen.

Nun ist die Frage von Bedarfschwankungen in der Logistik keine neue, allerdings kann die anstehende Mehrwertsteuererhöhung genutzt werden, um grundsätzliche Überlegungen anzustellen, wie man Spitzenlast-Kapazitäten am kostengünstigsten bereitstellen kann.

Dies ist im Transport eine Frage eines adäquaten Dienstleisterportfolios sowie der Vertragsgestaltung. Im Lager kann dies durch die Anpassung der Arbeitszeitmodelle geschehen – von der klassischen Schichtarbeit, über Arbeitszeitkonten bis hin zu neuen Modellen amorpher Arbeitszeit (AWT).

Bei Fragen, insbesondere zur Transportkapazitätssicherung und zu flexiblen Arbeitszeitmodellen, sprechen Sie uns gerne an.

---

Joachim Stellner  
Senior Consultant  
+49(0) 621 - 150 448 - 82  
[j.stellner@timconsult.de](mailto:j.stellner@timconsult.de)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

## Neue Lenk- und Ruhezeitenregelung stellen neue Herausforderungen an die Logistik

Die Bedingungen für den europäischen und insbesondere den deutschen Straßengütertransportmarkt werden sich im Frühjahr 2007 teilweise ändern. Zum 11. April 2007 wird die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (AETR-Verordnung) zur Regelung der Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Güter- und Personenverkehr in Kraft treten. Die Verordnung löst die bisher geltende Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ab.

Durch die neue Verordnung ergeben sich vor allem Änderungen der Wochenlenkzeiten. Dies betrifft vor allem die internationalen Transporte. Die wöchentliche Lenkzeit wird auf maximal 56 Stunden beschränkt, anstatt bisher auf 74 Stunden pro Woche. Die Lenkzeit für zwei zusammenhängende Wochen (Doppelwoche) bleibt bei 90 Stunden erhalten. Kleinere Änderungen ergeben sich auch bei der Definition und Dauer der Fahrtunterbrechungen. Eine Gegenüberstellung der bisherigen und der künftigen Regelungen findet sich in nachfolgender Tabelle:

Beschreibung	EU-Verordnung 3820/85 Gültig bis 11. April 2007	AETR-Verordnung Neu ab 11. April 2007
Anwendungsbereich	Gültig für Fahrer von Fahrzeugen über 3,5 t	wie bisher
Tageslenkzeit	9 h, 2 x wöchentlich 10 h	wie bisher
Wochenlenkzeit	74 h	56 h
Lenkzeit Doppelwoche	90 h	wie bisher
Fahrtunterbrechungen	nach einer Lenkzeit von max. 4,5 h	wie bisher
Unterbrechungsdauer	45 min in 3 Teile aufteilbar, 1 Teil mind. 15 min	45 min, nur noch 2 Teile, wobei 1 Teil mind. 15 min
Tägliche Ruhezeit (EU-Fahrer-Besatzung)	11 Stunden innerhalb von 24 h	wie bisher
Tägliche Ruhezeit (Mehr-Fahrer-Besatzung)	8 h innerhalb von 30 h	9 h innerhalb von 30 h

### *Wesentliche Unterschiede zwischen EU-Verordnung 3820/85 und AETR-Verordnung*

Die Verringerung der Wochenfahrzeit wird vor allem Auswirkungen auf den

Transportarbeitsmarkt nach sich ziehen. Denn zur Erbringung der gleichen Transportleistung werden nun entweder mehr Fahrer benötigt innerhalb eines bestimmten Zeitraums oder sich die Transitzeiten verlängern. Eine Beibehaltung der heutigen Transitzeit kann somit die Beschäftigung eines zweiten Fahrers erfordern.

Beispielsweise kann ein Fahrer derzeit bei einer 74 Stundenwoche und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 72 km/h einen Rundlauf von Kassel bis Sevilla (ca. 5.330 km) zurücklegen. Künftig kann ein Fahrer innerhalb einer Kalenderwoche nicht mehr die gleiche Strecke fahren - er würde bei gleicher Geschwindigkeit nur noch ca. 4.030 km in einer Kalenderwoche zurücklegen können. Praktisch kann dies bedeuten, dass ein Fahrer z. B. am Freitagnachmittag an der französisch/spanischen Grenze seine Fahrt unterbricht und erst am Sonntagabend weiterfährt. Die Waren können somit auch nicht am Montagmorgen, sondern erst am Dienstagnachmittag zugestellt werden.

Die Radian, die innerhalb einer Woche durch Hin- und Rückfahrt mit einem Fahrer bedient werden können, verringern sich demnach, und somit kann sich die Anzahl der Umläufe pro Jahr ebenfalls verringern. Bei Transporten, die mit Hilfe von Stafettenverkehren erbracht werden, kann sich die Lage der Relaisstationen verändern, da sich die gefahrene Distanz zwischen den Stationen, an denen neue Fahrer in das Fahrzeug zusteigen, verringert. Die Kostensituation der Fuhrunternehmen wird sich somit verschlechtern, was letztlich aufgrund der angespannten Ertragssituation im Straßengüterverkehrsgewerbe zu einer Erhöhung der Transportkosten für die Verloader führen wird. Bei längeren Transporten kann die Neuregelung der Lenkzeiten auch zu Verlängerungen der Transportzeit führen, wobei die relative Veränderung bezogen auf die Gesamttransportzeit eher gering sein wird.

Diese Zusammenhänge könnten in Europa zu ähnlichen Konsequenzen wie in den USA führen. Auf dem amerikanischen Transportmarkt wurden ebenfalls die Lenkzeiten verringert, was zu einer Verknappung an Kraftfahrern führte. Dies führte dazu, dass die Löhne für Kraftfahrer signifikant anstiegen. Zudem erhöhten sich die anteiligen Kapitalkosten pro Transport, weil diese nun einige Tage länger für eine Fahrt gebunden waren. Als weitere Konsequenz verschlechterten sich die Servicegrade durch die längeren Laufzeiten. Das Transportangebot wurde knapper, und insbesondere die kurzfristige Verfügbarkeit von Transportkapazitäten verschlechterte sich. Die längeren Laufzeiten sowie die reduzierte Flexibilität schlugen sich teilweise in Standortentscheidungen von Verladern in den USA nieder.

Es stellt sich die Frage, inwieweit sich die Kostensteigerungen auf die Verloader in Europa auswirken werden. Werden wir eine ähnliche Situation wie in den USA vorfinden? Verloader müssen bei jährlichen Transportkontrakten schon jetzt die möglichen Änderungen bez. des Preises und der möglichen Verlängerung der Transitzeit in ihren Verträgen berücksichtigen. Die zu erwartenden Kostensteigerungen werden, soweit möglich, durch Effizienzgewinne, beispielsweise durch verbesserte Umläufe, angepasste Systemstrukturen oder Erhöhung der Rückfrachtquote, zu absorbieren sein.

TIM CONSULT berät Sie gerne im Zusammenhang mit den Anpassungserfordernissen, welche durch das Inkrafttreten der Verordnungen

notwendig werden.

Sprechen Sie uns an.

---

Sandra Bär  
Consultant  
+49(0) 621 - 150 448 - 81  
[s.baer@timconsult.de](mailto:s.baer@timconsult.de)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

## Landverkehr Nordamerika – Zwischen Intransparenz und Besonderheiten

Vor dem Hintergrund weltweiter Einkaufs-, Produktions- und Distributionsnetzwerken stellt sich für viele – historisch gewachsene – pan-europäische Unternehmen die Herausforderung, auf dem nordamerikanischen Kontinent Fuß zu fassen.

Insbesondere der Einkauf von Transporten ist von einer Vielzahl hier unbekannter Parameter geprägt. Auch wird die Standortfrage – wie üblich – von einer Vielzahl sich gegenseitiger Faktoren beeinflusst. Der klassische Fall ist die Substitution von Bestands- durch Transportkosten: Inwieweit lohnt sich ein weiter(er) Transport, um dadurch Bestand an anderer Stelle zu minimieren.

Nicht nur die im Vergleich zu Europa anderen räumlichen und zeitlichen Entfernung von Quellen und Senken, sondern auch und insbesondere die Besonderheiten der Frachtermittlung stoßen hierzulande auf Unverständnis. Komplettladungs- (Full truck load FTL) wie auch Teilladungsverkehre (Less-than-truck-load LTL) basieren dabei üblicherweise auf Referenzfrachttarifen, denen sich jeweils eine Vielzahl von Verladern und Dienstleistern anschließen. Bekannte Werke sind die von American Freightways (ARFW) oder auch Yellow. Der individuelle Vertrag zwischen zwei Parteien wird mittels eines Discounts auf diesen Referenztarif ermittelt. So gelingt es, das Standardwerk über Jahre hinweg anzuwenden (Beispiel: ARFW 1999, minus 30 Prozent).

Nun gelten solche Standardwerke oft nur entweder für Inlandsverkehre (domestic) oder aber Cross border, was die Vergleichbarkeit von Raten ebenso erschwert wie die Einteilung der Güter in unterschiedliche Güterklassen. Hinter jeder Güterklasse verbirgt sich dabei eine von der *National Motor Freight Traffic Association* (NMFTA) festgelegte Kombination aus Volumen, Gewicht, Staufähigkeit und Gefahrenklasse. Die erste Frage stellt sich daher immer nach der Zuordnung des Transportgutes zu einer Klasse.

Die Besonderheit solcher Frachttabellen liegt jedoch in ihrem matrixförmigen Aufbau

nach Empfangs-ZIP-Code auf der einen und den Gewichtsklassen (Weight brackets) auf der anderen Seite. Jeder Quellen-Senken-Relation wird damit - in jeder Gewichtsklasse - eine nämliche Frachtrate zugeordnet, ausgedrückt als so genannter Hunderterpreis (= "CWT") in Cent pro 100 pound (lbs). Insbesondere mit der Einteilung der Weight brackets in 500- respektive 1.000-lbs-Schritten (Terminologie: kleiner 500 lbs = "L5M"; 500 bis 1000 lbs = "M5M" usw.) findet eine im Gegensatz zu Europa viel stärkere Standardisierung der Frachttabellen statt. Besondere Aufmerksamkeit verlangt nicht zuletzt die auf gleiche Art und Weise festgelegten gültigen Mindestmengen (Minimum charges) der Berechnung.

Anders als in Europa wird zudem der Treibstoffzuschlag FSC (Fuel surcharge) gehandhabt. Als eigenständiger Vertrags-/Kostenbestandteil wird diesem ein offizieller, regional unterschiedlicher Index zugrunde gelegt, womit er streckenweise massiven Unterschieden ausgesetzt ist. Die Übertragbarkeit einer Transportausschreibung (Tender), die meist regionalen Charakter hat, beispielsweise die Warenentsorgung eines Produktionsstandortes, ist damit - was die Treibstoffzuschläge betrifft - auf andere Regionen möglich.

Grundsätzlich müssen jedoch Top-down-Ergebnisse eines (Tender-) Angebotes mit einem Bottom-up-Ansatz verifiziert werden. Zur Ermittlung von meilen- und zeitabhängigen Kostenparametern dient hier unser so genannter TCO-Ansatz (Total cost of ownership) als Instrument zur Fahrzeugkostenkalkulation. Unter Berücksichtigung von Repositionierungszeiten der eingesetzten Lkws (Empty runnings) stehen so am Ende verlässliche Frachtkosten.

Wenn Sie Fragen zur Thematik haben, sprechen Sie uns gerne an.

---

Dr. Michael Schröder  
Senior Consultant  
+49(0) 621 - 150 448 - 87  
[m.schroeder@timconsult.de](mailto:m.schroeder@timconsult.de)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

**Trotz Schneegestöber: Baubeginn bei RECA NORM**

Auch schlechte Witterungsbedingungen konnten den Baubeginn nicht aufhalten. Termingerecht wurden die Bodenarbeiten durchgeführt und mit der Erstellung der Fundamente für die Erweiterung des Vertriebszentrums begonnen.



Bis September 2006 soll der Bau bezugsfertig sein, gerade rechtzeitig für die 40-Jahrfeier von RECA NORM. Danach folgt die Inneneinrichtung und 2007 werden dann die ersten Pakete im neuen Versandgebäude verladen.



TIM CONSULT wünscht dem Bauherrn auf diesem Wege gutes Gelingen.

---

Frieder Töpfer  
Bereichsleiter Engineering  
+49(0) 621 - 150 448 - 75  
[f.toepfer@timconsult.de](mailto:f.toepfer@timconsult.de)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

**Stabswechsel im Südwesten:  
Dr. Michael Schröder neuer BVL-Regionalgruppensprecher**

Nach 15 erfolgreichen Jahren an der Spitze hat *Peter Stephan* sein Amt als Sprecher der Regionalgruppe Rhein/Neckar der Bundesvereinigung Logistik (BVL) niedergelegt. Zur Würdigung der Verdienste und des langjährigen Engagements von *Peter Stephan* war BVL-Geschäftsführer *Dr. Thomas Wimmer* eigens als Laudator aus Bremen angereist.

Als Nachfolger wurde *Dr. Michael Schröder*, Seniorberater Transport, Verkehr, Logistik bei TIM CONSULT, von den Mitgliedern einstimmig gewählt. Der 35-jährige studierte und promovierte Logistiker ist der Bundesvereinigung Logistik seit vielen Jahren treu. Seit November 2003 hatte er bereits das Amt des stellvertretenden Sprechers der Regionalgruppe inne. Als Stellvertreter wurde *Dietmar Berger* im Amt bestätigt. Neu im Team ist *Klaus-Dieter Enzenbach*.



*Von links: Klaus-Dieter Enzenbach, Dr. Michael Schröder, Dietmar Berger, Dr. Thomas Wimmer, Peter Stephan*

Die Regionalgruppe Rhein/Neckar ist die zweitälteste der mittlerweile 26 Regionalgruppen, eine der mitgliederstärksten und – gemessen an der Anzahl der Veranstaltungen – aktivsten Regionalgruppen. Erst im Februar wurde die 100. Veranstaltung gebührend gefeiert.

## Kontakt

TIM CONSULT GmbH  
L15, 12-13  
68161 Mannheim

Mail: [newsletter@timconsult.de](mailto:newsletter@timconsult.de)

Tel.: +49(0) 621 - 150 448 - 0

Fax: +49(0) 621 - 150 448 - 99

[www.timconsult.de](http://www.timconsult.de)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

falls Sie in Zukunft keine Newsletter mehr von uns erhalten möchten, teilen Sie uns dies bitte durch Anklicken des untenstehenden Links mit. Alternativ können Sie uns auch gerne per Telefon unter +49(0) 621 - 150 448 - 0 kontaktieren.

[Abbestellen der Newsletter](#)

---

© 2006 by TIM CONSULT. Neben unseren eigenen Recherchen verarbeiten wir auch Informationen diverser öffentlich erscheinender Fachzeitschriften und Tageszeitungen. Die dargestellten Informationen geben die subjektive Einschätzung von TIM CONSULT wider.

TIM CONSULT übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der im Newsletter dargestellten Informationen. Die Weitergabe der Daten in jedweder Form bedarf der schriftlichen Zustimmung von TIM CONSULT.

Der Inhalt dieser E-Mail ist vertraulich. Falls Sie nicht der angegebene Empfänger sind oder falls diese E-Mail irrtümlich an Sie adressiert wurde, verständigen Sie bitte den Absender sofort und löschen Sie die E-Mail sodann. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Übermittlung sind nicht gestattet. Die Sicherheit von Übermittlungen per E-Mail kann nicht garantiert werden.

The content of this e-mail is confidential. If you are not the named addressee or if this transmission has been addressed to you in error, please notify the sender immediately and then delete this e-mail. Any unauthorized copying and transmission

is forbidden. E-Mail transmission cannot be guaranteed to be secure..