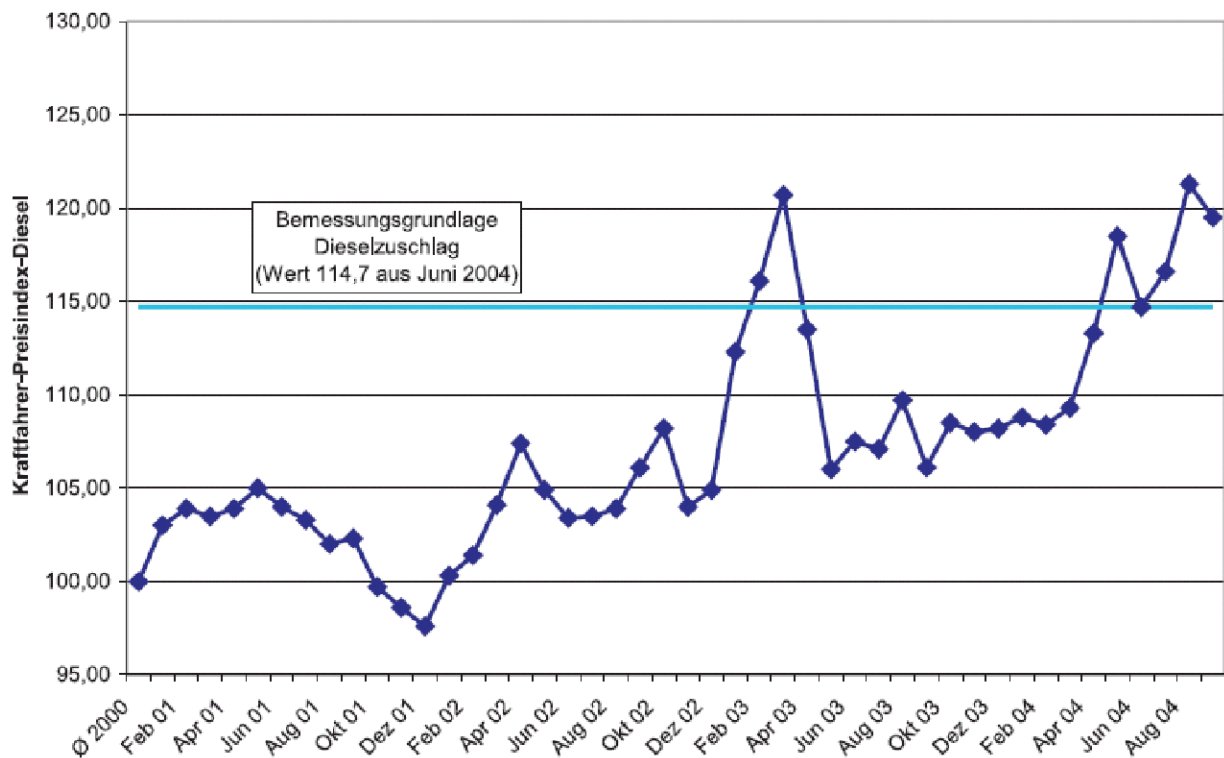


DIESELZUSCHLÄGE UND MAUTEINFÜHRUNG

Einer der wesentlichen Bereiche der Aktivitäten der CM:S ist die Betreuung einer Erfahrungsguppe innerhalb der Verladenden Wirtschaft. Eines der Themen in der jüngeren Vergangenheit sind dabei die ansteigenden Treibstoffkosten. Neben der für Januar 2005 endgültig verabschiedeten Einführung der Maut ein wesentlicher Bestandteil der kommenden Preisverhandlungen. Ein frühzeitiges und gut vorbereitetes Gespräch mit den jeweiligen Auftraggebern kann dabei existenzentscheidend für jedes einzelne Unternehmen sein.

Aber sehen wir uns doch zunächst einmal die allgemeine Entwicklung des Dieseltreibstoffes an. Das folgende Schaubild zeigt deutlich den nachhaltigen Preisanstieg.

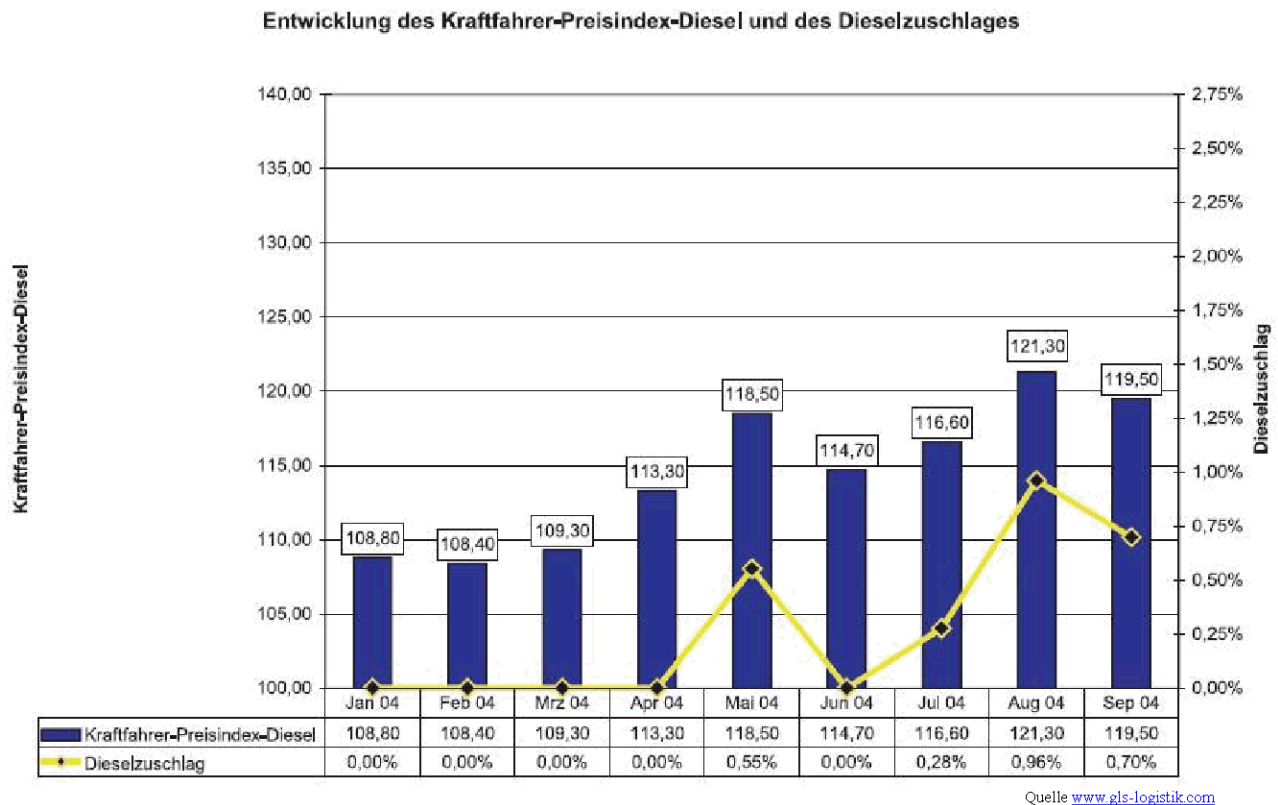
**Entwicklung des Kraftfahrer-Preisindex-Diesel
seit dem Jahr 2001**



Quelle www.gls-logistik.com

Dabei markiert der Juni 2004 einen entscheidenden Wendepunkt innerhalb der Preisentwicklung. Bereits im April 2003 hatten wir ein ähnliches Hoch zu verzeichnen. Im Gegensatz zur aktuellen Entwicklung war damals der Preis bis Juni des selben Jahres wieder stark gesunken. Im Juni diesen Jahres hingegen verringerte sich der Preis im Zeitraum April bis Juni nur sehr gering um gleich danach wieder anzusteigen. Der Juni kann somit als Bemessungsgrundlage für einen flexiblen Dieselaufschlag angesehen werden. Eine allgemeine Forderung nach einer festen Preis-

erhöhung mit dem Hinweis auf steigende Dieselpreise scheint auch zum Endverbraucher hin kein richtiges Signal zu setzen. Eine flexible Regelung, wie sie z.B. GLS publiziert (siehe nachfolgendes Schaubild) lässt sich dagegen nicht nur zwischen Serviceprovider und Endkunden, sondern auch zwischen der Verladenden Wirtschaft und dem Serviceprovider umsetzen.



Entsprechende Verhandlungsbeispiele der jüngeren Vergangenheit haben dabei bereits gezeigt, gegen eine starre Erhöhung der Preise um einen festen Prozentsatz wehren sich die Auftraggeber vehement.

Ganz anders sieht es da bei der Diskussion um die Preisentwicklung aufgrund der Mauteinführung aus. Zunächst einmal ist diese von vorneherein kalkulierbar. Ein Vorteil aus der unglücklichen Entwicklung im Vorfeld ist zumindest eine ausreichende Vorbereitungszeit für alle mittelbar und unmittelbar betroffenen. Da ist es auch wenig verwunderlich, wenn die Verantwortlichen von Anfang an auch bei „Mautprellern“ kein Pardon zeigen und auch keine weitere Schonfrist akzeptieren wollen. Die Diskussion entflammt dabei aber weniger um die Tatsache an sich, als vielmehr darum, ob Leerfahrten auch entsprechend zu berücksichtigen sind, und wenn ja, wie. Zunächst bleibt es eine Tatsache, dass Maut auch bei Leerfahrten anfallen. Aber wer hat diese zu verantworten. Der Frachtführer, weil er keine Rückfracht organisierten konnte? Sicherlich im Tagesgeschäft eine zutreffende Argumentation. Aber wie sieht es bei Regel- und Werksverkehren aus? Trifft hier wirklich den Frachtführer die alleinige Schuld. Oftmals ist ein eng gesetzter Zeitplan bei der Gestaltung der täglich Rundläufe mit verantwortlich für etliche Leerkilometer. Diesem Umstand sollte man Rechnung tragen. Und eines ist in jedem Fall sicher. Sollte aufgrund aufkommender Uneinigkeit der eine oder andere Auftrag anderweitig vergeben werden, so sollte der Auftraggeber bedenken, das zukünftige Preisangebot wird sowohl steigende Dieselpreise als auch die Maut beinhalten. Damit ist kaum davon auszugehen, dass es günstiger ausfallen wird, als die aktuelle Struktur mit zusätzlichen flexiblen Zuschlägen und einer ausgewiesenen Maut. Auch sollte diese Diskussion nicht zu Lasten der hoch angesiedelten Qualitätsstandards der einzelnen Netzwerke gehen. Zum Abschluss sei noch bemerkt, von diesen Indikatoren sind sowohl inländische als auch ausländische Frachtführer betroffen. Der Unterschied liegt nur in der Verfügbarkeit und Flexibilität der OBU (OnBoardUnits - Erfassungsgeräte). Diese sind zu einem überwiegenden Teil aktuell im Ausland kaum verfügbar. Damit haben die Anbieter innerhalb Deutschlands zumindest für den Moment einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

