



## Gesetz gegen Zahlungsverzug beschlossen

**GLÄUBIGERSCHUTZ** Das Bundeskabinett hat den Entwurf des Gesetzes zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr beschlossen. Nach der im Juni vorgesehenen Abstimmung im Bundestag wäre damit die EU-Richtlinie „2011/7/EU“ in nationales Recht umgesetzt.

Ziel ist es, Firmen besser davor zu schützen, zu lange auf die Zahlung ihrer Rechnungen warten zu müssen. Maximale Zeiträume von Zahlungsfristen liegen dann grundsätzlich bei 30 Tagen für öffentliche und 60 Tagen für private Auftraggeber (DVZ 15.2.2013, Seite 3).

Kritiker der Fristenfestlegung sehen jedoch die aktuelle Zahlungskultur in Deutschland gefährdet. Heute werde oft schneller gezahlt. (rh/hec)

ANZEIGE

**CargoSoft**  
e-logic solutions  
Raten-Management

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

## Rechts vorbeifahren ist oftmals erlaubt

**STRASSENVERKEHR** Auch wenn links vorbeifahren laut Straßenverkehrsordnung (StVO) die Regel ist, gibt es Ausnahmen. „Zwar dürfen Fahrer nicht einfach nur aus Ärger über den lahmen Vordermann rechts vorbeirasen“, sagt Andreas Tepe von R+V24. „Wer aber auf der Schnellspur der Autobahn hinter einer langsamen Kolonne herschleichen muss, darf auch die rechte Fahrbahn zum Überholen nutzen - allerdings vorsichtig und nur geringfügig schneller.“

Im Straßenverkehr herrscht zwar das Rechtsfahrgebot. Aber in geschlossenen Ortschaften gilt: Auf einer Straße mit mehreren markierten Fahrstreifen in eine Richtung können PKW-Fahrer die Spur frei wählen. „In dem Fall ist es auch erlaubt, rechts schneller zu fahren als links“, so Andreas Tepe. „Aber alle diese Fälle sind Ausnahmen.“ (hec)

Von **Stefan Iskan** und **Joris D'Inca**

**E**lektronisch gestützte Supply Chains bestimmen die Planungs-, Bestell-, Produktions- und Transportabläufe in Industrie und Handel. Dagegen haben europäische Landverkehrsanbieter als Dienstleister oft mit der Digitalisierung nicht Schritt gehalten. Die klassischen und meist voneinander isolierten IT-Anwendungen im Speditionsgeschäft reichen heute nicht mehr aus. Sie müssen um weitere Anwendungen ergänzt werden, die profitable paneuropäische Netzwerkplanung für Komplettladungen (FTL), Teilladungen (LTL) und Stückgutverkehre erlauben. Auch spezielle Gebietsspeditionsmodelle gehören dazu.

Zu den Ergänzungen zählen:

- echtzeitbasierte Planungswerkzeuge für dynamische Routenoptimierungen
- echtzeitbasierte Sendungsverfolgung mittels proaktiver Telematik auf den Lademitteln und damit weg vom reaktiven „Telefon-Fahrer-Tracking“ bei Kundennachfrage
- Analyse- und Simulations-Software für fortlaufende Optimierungen bei Netzwerken, grenzüberschreitenden Relationen sowie Auftrags- und Kundenstrukturen
- einheitliche systembasierte Dispositionswerkzeuge in europäischen Geschäftsstellen und damit weg von lokaler „Excel- und Papier-Disposition“
- automatisierte Analyse von Verkehrsströmen und Gross-Profit-Margen nach Kunden
- digitalisierte Schnittstellen und webbasierte Systemzugänge für Kunden.

Die IT-Landschaften aus den 70er und 80er Jahren bei vielen europäischen Landverkehrsanbietern erschweren die Anpassungen an neue Technologien und Anwendungen. Nicht selten schlucken IT-Modernisierungsprojekte bei mittelständischen

### SERIE Profitabler werden

- 7. Juni 2013: So wird Logistik profitabler
- 2. Juli: Managementfehler reduzieren
- 30. Juli: Organisation verschlanken
- 23. August: Produktion industrialisieren
- 27. September: Tender Management
- 17. Januar 2014: Implementierung
- 11. April: IT im Landverkehr**
- Geplant: Wissen für Wachstumsmärkte

DVZ-ILLUSTRATION: CARSTEN LÜDEMANN

# Speditionen müssen digital zulegen

Landverkehrsanbieter arbeiten oft mit IT aus den 70er Jahren und riskieren so ihre Zukunft.



und konzernähnlichen Ladungsverkehrs- und Systemdienstleistern mittlere dreistellige Millionensummen und binden die Organisation über mindestens fünf Jahre. Diese Modernisierungsprojekte werden darüber hinaus durch eine fast babylonische Vielfalt an unterschiedlichen Anwendungssystemen in den europäischen Regionen, Landesgesellschaften und Geschäftsstellen erschwert. Die Kirchturmpolitik einzelner Regionen und Landesgesellschaften führt zudem in vielen Fällen dazu, dass jeder Bereich autonom seine eigene IT-Landschaft entwickelt hat.

Die IT-Migration in solch einem Organisationsumfeld ist ein Hochrisikospiegel. Als eine Art „Bauernopfer“ werden bei IT-Projekt-Schieflagen Projektmanager ausgetauscht, die über Erfahrung als Geschäftsstellenleiter verfügen. Die Problemwurzel liegt jedoch auf der obersten Managementebene.

#### So minimieren Sie das Risiko

Das Risiko beim IT-Wandel kann jedoch signifikant minimiert werden:

- Supply-Chain-bezogene IT und Transport-Management-Systeme als strategischen Unternehmenserfolgsfaktor auf Managementebene erkennen.
- Keine lokalen und regionalen IT-Entwicklungsprogramme zulassen.
- Möglichst Standardsoftware verwenden.

- Drastische Reduktion der heterogenen Transport-Management-Systeme auf möglichst ein Zielsystem.

- Professionelles Projektmanagement und Change Request Management sicherstellen.

- Reduziertes Team von Anwendern und Projektprofis mit Berichtslinie an den Vorstand installieren.

- Projekt mit einem Prozess-Redesign in Hinblick auf zukunftsgerichtete Anforderungen beginnen.

- Stufenweise Migration mit klarem IT-Umsetzungsplan vornehmen.

- Vor Datenmigration auf das neue System Stammdaten und Prozesse bereinigen. (hec)

**Dr. Stefan Iskan** Direktor, Iskan Advice, Nürnberg, Sindelfingen, Ludwigshafen  
**Joris D'Inca** Partner, Oliver Wyman, Zürich, Leiter Practice Transportation, Europa & Naher Osten

ANZEIGE



## Das Grundlagenwerk für Theorie und Praxis

- Einführung in die volkswirtschaftlichen Grundlagen
- Ziele und Instrumente der Verkehrspolitik
- Nicht nur eine Informationsbasis für Studierende und Praktiker

### Jetzt bestellen!

Per Telefon: 040-23714-440 oder im Buchshop unter [www.dvz.de/shop](http://www.dvz.de/shop)

Technische Daten: ISBN 978-3-87154-495-8, 262 Seiten, Format 16,5 x 24 cm, kartoniert, Preis: € 59,00 inkl. MwSt., zzgl. Versand

Neuauflage  
2014