

# 40 TRAXX-LOKOMOTIVEN FÜR TX LOGISTIK



Der Bahntechnikanbieter Bombardier Transportation und das europäische Schienenverkehrsunternehmen TX Logistik haben einen Vertrag über die Lieferung von 40 innovativen *BOMBARDIER TRAXX MS3*-Mehrsystemlokomotiven abgeschlossen.

Der Vertrag umfasst auch einen Flottenwartungsvertrag über 15 Jahre mit zustandsabhängiger Wartung, die eine höhere betriebliche Verfügbarkeit der Flotte von TX Logistik gewährleisten wird. Der Auftrag über die 40 Lokomotiven und die 15 Jahre Flottenwartung hat nach Listenpreis einen Wert von rund 250 Millionen Euro (297 Millionen US-Dollar). Der Vertrag schließt außerdem eine Option für bis zu 25 weitere Lokomotiven ein. Die Auslieferung der Lokomotiven ist ab Sommer 2019 geplant.

Michael Fohrer, President Locomotives & Light Rail Vehicles und Vorsitzender der Geschäftsführung, Bombardier Transportation GmbH Deutschland, betonte: „Die *TRAXX MS3* basiert auf der erfolgreichen *TRAXX*-Plattform mit mehr als 1.750 Lokomotiven, die europaweit im Einsatz sind – ihre grenzüberschreitende Funktion verschafft Betreibern die

Möglichkeit, in nahezu ganz Kontinentaleuropa tätig zu werden. Gemeinsam mit unserem Erstkunden TX Logistik sind wir stolz, die *TRAXX MS3*-Lokomotive auf dem Markt einzuführen. Der eingeschlossene Servicevertrag über 15 Jahre mit Bombardier Transportation Deutschland wird übertragende Zuverlässigkeit und höchste Verfügbarkeit der Flotte sicherstellen.“

Bombardiers *TRAXX*-Lokomotivplattform besteht aus der *TRAXX AC3*-Lokomotive (AC = alternating current, Wechselstrom), der *TRAXX DC3*-Lokomotive (DC = direct current, Gleichstrom) und der *TRAXX MS3*-Lokomotive (MS = Multisystem, unter allen Haupt-Stromspannungen in Europa einsetzbar). Sie hat aus Betreibersicht viele Stärken: Unter anderem kann sie im Vergleich zu anderen Lokomotiven derselben Leistungsklasse einen Waggon mehr ziehen. Ihre Energiekosten sind aufgrund reduzierten Energieverbrauchs niedrig – das geht unter anderem auf die wirkungsgradoptimierte Traktionskette und das regenerative Bremssystem zurück. Bei der *TRAXX MS3*-Lokomotive wird noch die neueste Signaltechnik installiert, die dynamische Transitionen an Landesgrenzen oder beim Wechsel von Signalsystemen möglich macht.

Bombardier Transportation ist ein weltweit führender Hersteller von Bahntechnik und verfügt über das breiteste Portfolio der Branche. Zur Produktpalette zählen das gesamte Spektrum schienengebundener Fahrzeuge, Fahrzeugkomponenten sowie Signal- und Steuerungstechnik. Zudem bietet das Unternehmen komplette Transportsysteme und ist erfolgreich in den Bereichen Bahndienstleistungen und Elektromobilität aktiv. Als innovativer Vorreiter setzt Bombardier Transportation kontinuierlich neue Standards für nachhaltige Mobilität und schafft mit integrierten Verkehrslösungen entscheidende Vorteile für Transportunternehmen, Fahrgäste und Umwelt. Mit seinen Produkten und Dienstleistungen ist der Konzern in über 60 Ländern vertreten. Bombardier Transportation hat rund 37.150 Beschäftigte. Die Konzernzentrale befindet sich in Berlin.

Bombardier ist der weltweit führende Hersteller für Flugzeuge und Züge. Den Blick in die Zukunft gerichtet, fördert und entwickelt Bombardier weltweit effiziente, nachhaltige und bequeme Mobilitätslösungen. Es sind die Fahrzeuge, Dienstleistungen und vor allem die Mitarbeiter, die Bombardier zu einem weltweit führenden Unternehmen im Verkehrssektor machen.

Der Hauptsitz von Bombardier befindet sich in Montreal, Kanada. Die Aktien des Unternehmens werden unter dem Kürzel BBD an der Börse von Toronto gehandelt. Für das Geschäftsjahr 2016 weist das Unternehmen einen Umsatz von 16,3 Milliarden USD aus.

*Quelle und Foto: Bombardier, v.r.n.l.: Albert Bastius, COO, und Mirko Pahl, CEO, beide TX Logistik, mit Michael Fohrer, President LOC & LRV, Bombardier Transportation, konnten bereits einen Blick auf die erste - TRAXX MS3 Lokomotive in der Fertigungslinie an unserem Standort in Kassel werfen.*

---

## EIN GUTES UND GLÜCKLICHES NEUES JAHR



Die Redaktion der Hafenzeitung wünscht allen ein erfolgreiches, gutes, glückliches und vor allem gesundes neues Jahr 2018. mögen Ihre Wünsche in Erfüllung gehen ☐

Kommen Sie gut rein und gut durch ☐

---

# NEUE RICHTLINIE ZUR FORTFÜHRUNG VERÖFFENTLICHT



Das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wird auch im Jahr 2018 fortgeführt. Die neue Förderrichtlinie knüpft nahtlos an die zum 31. Dezember 2017 auslaufende Vorgängerregelung an und schafft den Rechtsrahmen für künftige Förderungen auf diesem Gebiet.

Ziel des Programmes ist es, deutsche Werften bei der erstmaligen industriellen Anwendung von innovativen Produkten und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie von Offshore-Strukturen zu unterstützen. Das Programm richtet sich an Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsumbauwerften mit Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland; insbesondere sind kleine und mittlere Unternehmen adressiert, für die besondere Fördersätze gelten.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, hierzu: „Das Programm ergänzt das Förderangebot des „Maritimen Forschungsprogramms“ und trägt dabei den besonderen strukturellen Merkmalen und Herausforderungen der deutschen Schiffbauindustrie Rechnung, die u.a. gekennzeichnet sind durch eine im Vergleich zu anderen Branchen höhere Komplexität von Innovationsvorhaben sowie höhere technische und wirtschaftliche Risiken bei der Markteinführung von Produkt-Verfahrensinnovationen.“

Entlang der strategischen Zielsetzungen der „Maritimen Agenda 2025“ soll die Förderung Anreize für eine verstärkte Innovationstätigkeit setzen und so dazu beitragen, die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie zu stärken sowie zukunftsfähige Arbeitsplätze im deutschen Schiffbau zu sichern. Weiterhin trägt die Innovationsförderung zu einer Erhöhung der Wertschöpfung in zum Teil strukturschwachen Regionen bei, in denen potenzielle Antragsteller ihre Produktionsstandorte haben.

Für das von den Küstenländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern Niedersachsen und Schleswig- Holstein kofinanzierte Programm sind in der Finanzplanung des Bundes Fördermittel in Höhe von 25 Mio. € p.a. (zzgl. Kofinanzierungsmittel der Länder in Höhe von ca. 12,5 Mio. €) vorgesehen.

Die neue Förderrichtlinie tritt am 1. Januar 2018 in Kraft und ist bis zum 31. Dezember 2019 befristet. Die Förderrichtlinie ist heute im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und auf der [Internetseite des Bundesanzeiger](#) abrufbar.

*Quelle und Foto: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie*

---

## FROHE WEIHNACHTEN!



Die Hafenzeitung wünscht allen Lesern, Freunden und Partnern wunderschöne, erholsame und besinnliche Feiertage – und natürlich alles alles Gute und ganz viele Geschenke.

---

# HAILER ÜBERGIBT STEUER AN VAN HOORN



„Mit viel Herzblut, politischem Geschick, Weitsicht und großer Expertise hat Thomas Hailer das Deutsche Verkehrsforum 15 Jahre lang auf Kurs gehalten und dafür gesorgt, dass es nicht nur in Berlin, sondern auch in Brüssel eine bedeutende Größe und anerkannter Ansprechpartner für die Politik ist.“

Mit diesen Worten verabschiedete der DVF-Präsidiumsvorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum seinen Geschäftsführer Thomas Hailer bei der Stabsübergabe an die Nachfolgerin Dr. Heike van Hoorn vor über 180 Gästen.

Hailer sei es gelungen, das DVF trotz des großen Wettbewerbs bei den Verbänden, Repräsentanzen und Vertretungen, in vorderster Front zu platzieren, viele neue Mitglieder zu gewinnen und so den Verband stabil zu halten, erklärte Nußbaum. „Ich freue mich, dass wir Dr. Heike van Hoorn als Geschäftsführerin für das DVF gewinnen konnten, denn mit ihr bekommen wir eine erfahrene Netzwerkerin und Lobbyistin. Sie wird das Verkehrsforum auch weiterhin als Think Tank und Vorreiter für die Mobilitätswirtschaft in die Zukunft führen.“

Thomas Hailer trat sein Amt im Juli 2002 an und legt es zum Ende des Jahres aus gesundheitlichen Gründen nieder.

Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sagte als langjähriger Wegbegleiter von Hailer: „Die Arbeit von Thomas Hailer für das DVF war geprägt von Kommunizieren, Steuern, Bündeln, und Lenken. Der Investitionshochlauf in den letzten vier Jahren für den Verkehrssektor wäre ohne die Beharrlichkeit und Bewusstseinschärfung des DVF nicht möglich gewesen. Auch der Masterplan Schienengüterverkehr beispielsweise trägt seine Handschrift. Diese und zahlreiche weitere Projekte hat Thomas Hailer mit viel Erfahrung, Wissen und einer klaren Vision vorangebracht. Vielen Dank für die langjährige ausgezeichnete Arbeit und Begleitung!“

„An Heike van Hoorn sage ich ein herzliches Willkommen in Ihrer neuen Tätigkeit. Sie sind im Mobilitätsbereich schon gut bekannt und vernetzt. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen“, begrüßte Odenwald die neue Geschäftsführerin zum 1. Januar 2018.

*Quelle: Deutsches Verkehrsforum, Foto: Deutsches Verkehrsforum / photothek*

---

## WIRTSCHAFTLICHER ERFOLG TROTZ BEDINGUNGEN



Seit Jahren befindet sich die Hafenebetrieb Aken GmbH auf Erfolgskurs. Auch im vergangenen Geschäftsjahr (September 2016-August 2017) wurden bei einem Umsatz von rund 4 Mio. Euro Gewinne erwirtschaftet – seit nunmehr 15 Jahren schreibt der kommunale Hafenebetrieb schwarze Zahlen.

Voraussetzung dafür waren der systematische Ausbau und die Ertüchtigung der Hafeneinfrastruktur. So wurde in den vergangenen Jahren ein Terminal für den kombinierten Verkehr errichtet, sodass der Hafen mittlerweile ein stabiler Anlaufpunkt für die Elbe Container Linie, die regelmäßig Binnenhäfen in Sachsen und Sachsen-Anhalt mit dem Hamburger Hafen verbindet, ist. Interessant dabei ist die Kombination von Bahn und Binnenschiff: So gelangen beispielsweise Leercontainer per Schiff über die Elbe nach Aken, werden dort auf die Bahn zur Beladung nach Bitterfeld befördert und kehren dann auf gleicher Route zurück. Diese Kombination hat heute Seltenheitswert, obwohl das bei der Gründung von Binnenhäfen vor 120 Jahren Gang und Gäbe war.

Besonders erfolgreich hat sich der Bereich Schwerlast und Projektladungen entwickelt. Durch den gezielten Ausbau und die Erweiterung von Umschlagetechnik und Flächen hat sich Aken zu einem zuverlässigen Partner für Hersteller des Maschinen- und Anlagenbaus aus Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt an der Elbe entwickelt. Der Hafen ist dabei nicht nur Dienstleister, sondern auch Problemlöser. Intensive Kontakte zu den Genehmigungsbehörden sichern die Verbindung der Produktionsstandorte wie Erfurt und Chemnitz auf der Straße zum Hafen. Ein stationärer Kran mit einer Tragfähigkeit von 270 Tonnen – in Kombination mit Mobiltechnik bis 600 Tonnen Einzellast, moderne Montage- und Lagerflächen und letztendlich der große Erfahrungsschatz seiner Mitarbeiter machen den Hafen zum attraktiven Hafenumschlagplatz im mitteldeutschen Wirtschaftsraum.

Trotz der immer wieder vorkommenden Niedrigwasserperioden der Elbe konnte der Hafen auch in 2016 und 2017 die Transportaufträge zuverlässig erfüllen. „Wir haben das Glück, etwas bessere Bedingungen auf der Elbe zu haben als stromaufwärts“, verrät Geschäftsführer Peter Ziegler sein Erfolgsrezept. „Dazu können wir relativ schnell auf flachgehenden Schiffsraum, z.B. von tschechischen und deutschen Reedereien, zurückgreifen“, so Ziegler weiter. So wurden im Zeitraum von Januar bis Oktober 2017 mit 401 Sendungen bereits mehr Anlagenteile umgeschlagen als im gesamten Jahr 2016 (348 Sendungen). Dennoch sieht Ziegler noch erhe-



bliche Potenziale für weiteres Wachstum: Voraussetzung dafür wäre aber eine Ertüchtigung der Elbe durch die Umsetzung des **Gesamtkonzepts Elbe**.

*Quelle und Foto: Hafenbetrieb Aken GmbH*

---

## DIES BRACHTE UNS DIE BETUWEROUTE



Die Betuweroute – einzige speziell für den Gütertransport angelegte Bahnstrecke Europas – brachte in den vergangenen Jahren erhebliche Vorteile, zum Beispiel weniger Staus.

Wenn weniger Lkw mit Fracht unterwegs sind, ist auch das Verkehrsaufkommen geringer. Die Bahnstrecke trägt auch zur Verminderung von Gefährdungen bei. In den von den Zügen transportierten Containern befindet sich unter anderem chemisches Material und die Betuweroute ist so angelegt, dass sie nicht durch Wohnviertel verläuft und keine Straßen kreuzt. Dass chemisches Material nicht an Häusern entlang transportiert wird, ist natürlich zu begrüßen. Zudem wird so auch eine geringere Lärmbelästigung von Einwohnern durch Güterzüge ermöglicht.

Die Betuweroute ist für die Position des Rotterdamer Hafens von großer Bedeutung, unter anderem aufgrund der guten Verbindung mit dem eu-

ropäischen Hinterland. Die Bahnstrecke wirkt sich unterstützend auf das Wachstum des Hafens aus; sie trug in den vergangenen Jahren zum Wachstum des Umschlags in Rotterdam und damit zur niederländischen Wirtschaft bei. Ronald Paul, Chief Operating Officer des Hafenbetriebs Rotterdam: „Ein Hafen ist so gut wie seine Verbindung zum Hinterland. Die Betuweroute war daher unseres Erachtens eine sehr gute Investition. Mit dem Transport von Gütern über die Betuweroute möchte der Rotterdammer Hafen eine attraktive Alternative zu den Häfen in Antwerpen und Hamburg sein.“ Ebenfalls nicht unwichtig: Aus einer Studie des niederländischen Wissensinstituts für Mobilitätspolitik (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) geht hervor, dass die Bahnstrecke eine geringere CO<sub>2</sub>-Emission gegenüber dem Transport auf der Straße aufweist, eine gute Nachricht hinsichtlich der Umwelt.

Zu allen unverkennbaren Vorteilen ist noch eines anzumerken. Bei der Entstehung des Plans wurde angestrebt, dass die Bahnstrecke für den niederländischen Staat gewinnbringend ist. Das ist noch nicht geschehen. Der niederländische Rechnungshof (Algemene Rekenkamer) hat berechnet, dass die Erträge (noch) nicht gegen die Anlage- und Instandhaltungskosten aufwiegen.

- 160 km lang ist diese Bahnstrecke für den Gütertransport.
- 10,4 % aller in Rotterdam eingetroffenen Container verließen 2016 den Hafen per Bahn, das sind 760.000 Container
- 100 Züge sind je 24 Stunden auf der Strecke unterwegs – diese Zahl kann sich auf 160 erhöhen, wenn die Strecke auf deutscher Seite fertiggestellt wird, voraussichtlich 2022.

*Quelle: Port of Rotterdam, Foto Marcel van den Bergh*

---

## NEUER VORSTAND DES VVWL



Anlässlich der Delegiertenversammlung des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. (VVWL) in Schwerte konstituierte sich der Gesamtvorstand neu.

Dieser setzt sich satzungsgemäß aus den Vorständen der einzelnen Landesverbände und des Arbeitgeberverbandes zusammen. Aus seiner Mitte wählte der Vorstand

Vorsitzender Gesamtverband: *Horst Kottmeyer*, Bad Oeynhausen, Vorsitzender Landesverband TransportLogistik und Entsorgung

1. stv. Vorsitzender Gesamtverband: *Norbert Redemann*, Recklinghausen, Vorsitzender Landesverband Spedition + Logistik

stv. Vorsitzender Gesamtverband: *Josef Otto Frankenfeld*, Verl, stv. Vorsitzender Landesverband TransportLogistik und Entsorgung

stv. Vorsitzender Gesamtverband: *Jürgen Zantis*, Alsdorf, Vorsitzender Landesverband Möbelspedition & Logistik

weitere Mitglieder Gesamtvorstand:

*Dr. Martin Ahnefeld*, Minden-Lübbecke, stv. Vorsitzender Landesverband Möbelspedition & Logistik

*Ulrich Bönders*, Krefeld, 1. stv. Vorsitzender Landesverband TransportLogistik und Entsorgung und Vorsitzender Arbeitgeberverband

*Kay A. Espey*, Düsseldorf, stv. Vorsitzender Landesverband Spedition +

## Logistik

*Wolfgang Siepmann*, Duisburg, stv. Vorsitzender Landesverband Transport-Logistik und Entsorgung

*Axel R. Wienandts*, Gronau, stv. Vorsitzender Arbeitgeberverband

Hermann Grewer ist nach 21 Jahren, davon 10 Jahren im fusionierten Gesamtverband NRW, nicht mehr Vorsitzender des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW. In seiner Laudatio bezeichnete der neu gewählte Vorsitzende Horst Kottmeyer dies als das Ende einer großen Ära für die Branche.

Als Delegierter der damaligen Fachvereinigung Güterfernverkehr im Verband für das Verkehrsgewerbe Westfalen-Lippe (VVWL) e.V. begann seine Verbandstätigkeit, als er sich für die Kollegen in der Bezirksgruppe Gelsenkirchen-Bottrop-Gladbeck einsetzte. Seit 1984 gehörte er dem Vorstand der damaligen Fachvereinigung im westfälisch-lippischen Gesamtverband an. Nach dem plötzlichen Tod von Heinrich Schallenberg übernahm er 1989 die Führung dieser Fachvereinigung und wurde im gleichen Jahr stv. Vorsitzender des Gesamtverbandes. 1996 wurde er Vorsitzender der damals aus Güternah- und Fernverkehr fusionierten Fachvereinigung Güterkraftverkehr (später: Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung) und ebenfalls seit 1996 als Nachfolger von Hans-Joachim Michels Vorsitzender des VVWL und des BVWL. Schon im alten Gesamtverband Westfalen-Lippe war seine Integrationskraft für das gesamte Gewerbe spürbar. Gemeinsam mit Manfred Boes, Klaus Peter Röskes, Johannes Röhr, Ulrich Bönders, Hans-Wilhelm Löhr und Karl-Heinz Windgätter war er maßgeblicher Treiber der Fusion der nordrheinischen Verbände mit dem damaligen westfälisch-lippischen Gesamtverband zum heutigen VVWL. 2008 wurde er zum ersten Vorsitzenden des neuen nordrhein-westfälischen Gesamtverbandes VVWL gewählt. Auch beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main war er lange Jahre auf der Kommandobrücke: 1991 Wahl zum Vizepräsidenten des damaligen Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V., Frankfurt. Von 1995 bis 2012, also 17 Jahre, Präsident des jetzigen Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. Und weitere langjährige hohe Ehrenämter, etwa in der Weltorganisation IRU oder der IHK, kamen hinzu.

Auch auf Bundesebene hat er für klare Positionen und Zusammenarbeit gesorgt. Unvergessen sind seine damaligen regelmäßigen „4er-Runden“ der Präsidenten und Hauptgeschäftsführer von BGL und BSL/DSLIV. Besonders

im Zusammenspiel mit seinem damaligen Kollegen und BSL/DSLTV-Präsidenten Manfred Boes hat er Vieles bewirkt.

„Lieber Hermann, Deine ehrenamtliche Tätigkeit ist und war ein Segen für unsere Branche“, dankte Kottmeyer auch im Namen aller Vorstände und Delegierten für den jahrzehntelangen Einsatz, wofür Grewer bereits mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse ausgezeichnet wurde. An die Delegierten richtete er den Antrag des Vorstandes, Grewer wegen seiner Verdienste um die nordrhein-westfälische und bundesweite TransportLogistik und die Verkehrs- und Logistikwirtschaft zum Ehrenvorsitzenden des VVWL NRW e.V. zu ernennen. Die Delegierten stimmten nicht nur dafür, sondern dankten Grewer für seine Lebensleistung mit langanhaltenden stehenden Ovationen.

*Quelle und Foto: VVWL, v.l. Der neue Vorsitzende Horst Kottmeyer, Eheleute Grewer, VVWL-Hauptgeschäftsführer Dr. Christoph Kösters*

---

## JEFF BEZOS JETZT IN DER LOGISTICS HALL OF FAME



Der Amazon-Gründer Jeff Bezos wurde jetzt in Weltruhmeshalle der Logistik aufgenommen. 170 internationale Ehrengäste aus Politik, Wissen-

schaft, Wirtschaft und Medien waren der Einladung der Logistics Hall of Fame gefolgt, um im historischen Erich-Klausener-Saal des Bundesverkehrsministeriums in Berlin den erfolgreichen Internetpionier zu feiern.

Die Gäste, darunter das Amazon-Management aus Europa und Deutschland, begleiteten Roy Perticucci, Vice President Europe Customer Fulfillment bei Amazon, mit großem Beifall, als er im Namen von Jeff Bezos die Mitgliedsurkunde aus Glas und Metall entgegennahm.

Eine mitreißende Laudatio auf das neue Mitglied hielt Prof. Dr. Dr. h. c. Michael ten Hompel, Geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer IML und selbst Mitglied der Ruhmeshalle. Er würdigte in seiner Rede die unternehmerische Leistung von Bezos, der durch die Kombination von Software und Logistik nicht nur den Internethandel neu erfunden, sondern damit auch eine Blaupause für eine neue Logistik 4.0 geliefert habe. Damit reihe sich Bezos in die Riege der großen industriellen Visionäre, wie Daimler, Siemens oder Edison ein.

Jeff Bezos ist das 33. Mitglied in der Ruhmeshalle der Logistik. Er wurde im September unter 17 Kandidaten aus acht Nationen von einer internationalen Expertenjury gewählt.

Weitere Mitglieder der Logistics Hall of Fame sind unter anderem der UPS-Gründer James Casey sowie Fedex-Gründer Frederick Smith, der Schweizer Logistikmäzen Klaus-Michael Kühne, die Kontraktlogistik-Pioniere Heinz Fiege und Hugo Fiege oder die Österreichische Logistik-Unternehmerin Hedi Senger-Weiss. Postum in die prominente Runde aufgenommen wurden unter anderem die Post-Pioniere von Thurn und Taxis, Lkw-Erfinder Gottlieb Daimler, Gottfried Schenker als Pionier des Kombinierten Verkehrs, die Fließband-Erfinder Henry Ford und Ransom Eli Olds, der Erfinder des Gabelstaplers Eugene Clark sowie Malcom McLean, Vater der Containerisierung und der japanische Toyota-Manager Taiichi Ohno, Erfinder des Just in Time-Konzeptes.

Die Logistics Hall of Fame steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und wird außerdem unterstützt von zahlreichen internationalen Branchenverbänden, Medien und Unternehmen, darunter der Duisburger Hafen (duisport), der Logistikdienstleister Gebrüder Weiss, der Logistikversicherer Kravag,

der Intralogistiker Still, die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr und die Frachtenbörse TimoCom.

Die Ruhmeshalle ist jederzeit kostenlos unter [www.logisticshalloffame.net](http://www.logisticshalloffame.net) zugänglich und bietet Informationen über die logistischen Meilensteine und ihre Macher.

*Quelle: Logistics Hall of Fame, Foto: Logistics Hall of Fame/Sebastian Gabsch*

---

## DSLVL FORMULIERT ERWARTUNGEN AN NEUE REGIERUNG



Die zukünftige Agenda der Logistik wird nicht allein von verkehrspolitischen Themen bestimmt, sondern wird verstärkt von gesellschaftlichen Veränderungen geprägt. Zur Lösung drängender Fragen der Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik muss deshalb ein Bündel aus anreizgebenden und ordnungspolitischen Maßnahmen für alle Akteure der Logistik und für sämtliche Verkehrsträger geschnürt werden, so die Forderung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL) für die laufenden Koalitionsverhandlungen.

Sowohl die Arbeit der neuen Bundesregierung und des Deutschen Bundes-

tags wie auch der Zuschnitt zukünftiger Bundesressorts dürfen sich deshalb nicht monothematisch ausrichten.

DSLIV-Präsident Mathias Krage erklärt: „Die Verkehrs- und Mobilitätspolitik Deutschlands und Europas wird noch stärker als bisher in einen umwelt- und sozialpolitischen sowie einen infrastruktur- und städteplanerischen Kontext eingebunden werden müssen. Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wird diese interdisziplinäre Verknüpfung beschleunigen.“

Der DSLIV hat mit einer fachübergreifenden „Agenda der Logistik“ auf die erforderliche interdisziplinäre Arbeit reagiert und fünf politische Handlungsfelder als „Erwartung des DSLIV an die Bundesregierung der 19. Legislaturperiode“ identifiziert: Für die „Infrastruktur-Agenda“, die „Digitale Agenda“, die „Umwelt-Agenda“, die „Soziale Agenda“ sowie die „Sicherheits-Agenda der Logistik“ hat der Speditionsverband jeweils Kernforderungen formuliert. Dazu gehören

- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland durch Ausbau einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur als Teil staatlicher Daseinsvorsorge,
- die Einrichtung von Umweltförderprogrammen zur Modernisierung von Fahrzeugflotten,
- die Wahrung der Tarifautonomie zwischen den etablierten Sozialpartnern in der Logistik,
- die Verstärkung polizeilicher Unterstützung im Kampf gegen Frachtraub und Ladungsdiebstahl sowie
- die Verstetigung des eingeleiteten Investitionshochlaufs für den Infrastrukturerhalt und -ausbau.

Für den politischen Beschluss und die Durchführung von Infrastrukturbauprojekten besteht zu wenig gesellschaftliches Vertrauen in die repräsentative Demokratie. „Zu viele parlamentarisch bereits verabschiedete Projekte werden im Nachgang durch Öffentlichkeitsbeteiligungen nochmals legitimiert. Auch das Verbandsklagerecht hat sich inzwischen zu einem Instrument entwickelt, das die parlamentarische Auseinandersetzung abgelöst hat, um Forderungen gegen den volkswirtschaftlichen Bedarf ideologiestrategisch durchzusetzen. Sofern Industrie, Handel und Bevölkerung aber keine signifikanten Einbußen in ihrer Versorgungssicherheit und -qualität hinzunehmen bereit sind, kann für den Güterverkehr nur begrenztes Vermeidungspotenzial angenommen werden“, mahnt Krage. „Dem neuen Bundestag muss es deshalb gelin-



gen, einen für alle Seiten vertretbaren Interessenausgleich herzustellen, der auch europäischen Anforderungen standhält. Dies wird eine besondere Herausforderung an eine durch vier Parteien zu bildende Bundesregierung sein.“

Der universelle Versorgungs- und Mobilitätsanspruch von Wirtschaft und Gesellschaft muss mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Doch allein wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen dieses Zielbündels beitragen. Der DSLV fordert die Verhandlungsdelegationen einer potenziellen Jamaika-Koalition deshalb auf, ihre parteipolitischen Sollbruchstellen für die Regierungsbildung hieran auszurichten und weiter zügig und zielorientiert zu verhandeln.

Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit mehr als 550.000 Beschäftigten.

*Quelle: DSLV, Foto: HHM*