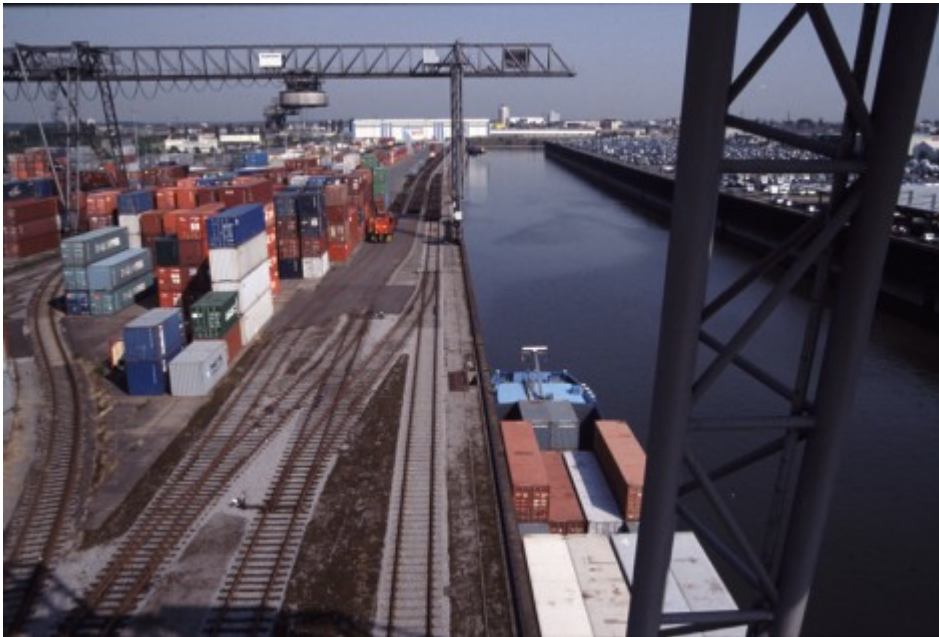


# KRÄFTIGER AUFSCHWUNG BESCHERT 10-JAHRES-HOCH



Die Konjunktur im Rheinland hat nach einer dreijährigen Seitwärtsbewegung im Jahresverlauf 2017 an Breite und Stärke gewonnen. Dieses erfreuliche Fazit zieht die IHK Initiative Rheinland.

Der Geschäftslageindex, also die Differenz der guten und der schlechten Einschätzungen, hat seit Jahresbeginn zugelegt. Dazu beigetragen haben sowohl die Inlands- als auch die Auslandsnachfrage. Die Beschäftigung und die privaten Einkommen sind weiter gestiegen. Die Zinsen bleiben anhaltend niedrig. Und für all dies sind die Perspektiven auf Sicht günstig. Das sorgt in der Summe für ein nachhaltig gutes Konsumklima trotz steigender Mieten und Kraftstoffpreise. Der Export hat im Jahresverlauf merklich zugelegt, denn die Weltwirtschaft befindet sich mittlerweile in einem Aufschwung. Dies gilt vor allem für die USA, Japan und den Euroraum. Aber auch die chinesische Wirtschaft expandiert wieder kräftiger. Viele Betriebe möchten im kommenden Jahr zusätzlich investieren und weiteres Personal einstellen. Allerdings haben die Anspannungen seit Jahresbeginn zugenommen: Die Auslastung der Maschinen und Anlagen in den produzierenden Branchen sowie das fehlende Personal zur Bewältigung der steigenden Auftragslage. Dabei nehmen die Schwierigkeiten zu, offene Stellen zügig zu besetzen. Der starke Eurokurs könnte zudem einen noch kräftigeren Aufschwung bremsen. Die weiteren Geschäftserwartungen der rheinischen Wirtschaft zeigen stabil aufwärts.

Das Konjunkturbarometer Rheinland gibt es [hier](#)

Quelle: IHK Initiative Rheinland, Foto: NDH

---

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

DSLVL-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 städte-

planerischen Kontext eingebunden werden müssen. Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wird diese interdisziplinäre Verknüpfung beschleunigen.“

Der DSLV hat mit einer fachübergreifenden „Agenda der Logistik“ auf die erforderliche interdisziplinäre Arbeit reagiert und fünf politische Handlungsfelder als „Erwartung des DSLV 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 gelingen, 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

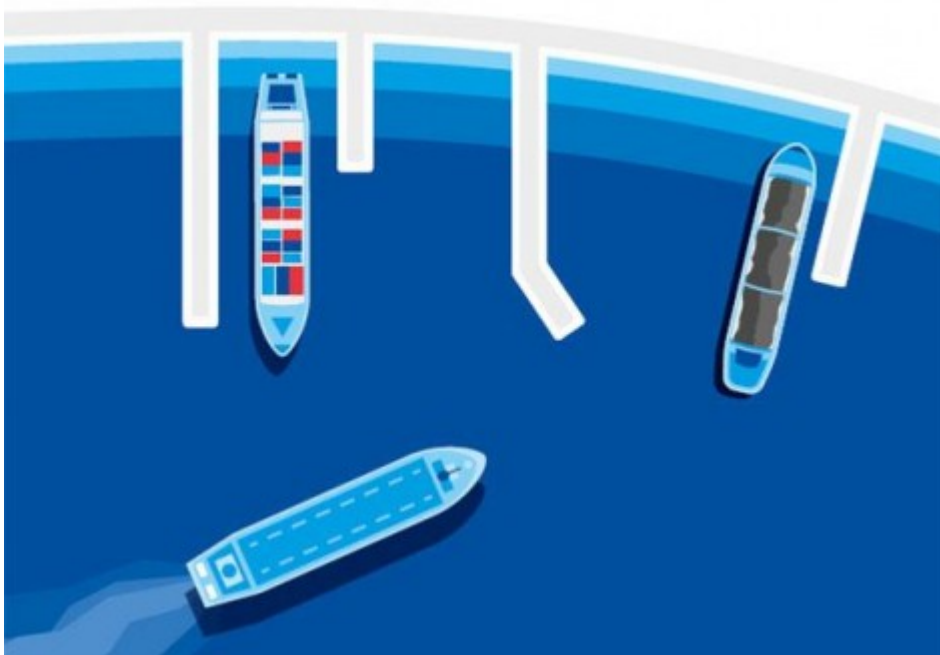
Gesellschaft muss mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Doch allein wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen dieses Zielbündels beitragen. Der DSLV fordert die Verhandlungsdelegationen einer potenziellen 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*

---

## ZKR VERÖFFENTLICHT ZWEITEN MARKTBERICHT



In diesem Jahr veröffentlicht die Zentralkommission für die Rhein-

schifffahrt (ZKR) zum zweiten Mal in Folge in Zusammenarbeit mit der europäischen Kommission ihren Jahresbericht über die Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt.

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen. Er gibt einen ausführlicher Überblick über die Marktlage sowie über die aktuellen Trends der Binnenschifffahrt während des Jahres 2016. Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Mobilität und Verkehr und Bruno Georges, Generalsekretär der ZKR veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Die Analyse der Entwicklung des Beförderungsvolumens auf den wichtigsten europäischen Wasserstraßen und in den europäischen Hauptbinnenhäfen stellt ein zentrales Element des Jahresberichts dar. Auf die Binnenschifffahrt entfielen 2016 fast 145 Milliarden Tonnenkilometer an beförderten Gütern. Die Rheinschifffahrt hat weiterhin den größten Anteil daran. Die Veröffentlichung geht im Einzelnen auf jedes Gütersegment ein und widmet insbesondere dem Containertransport große Aufmerksamkeit, für den in der gesamten Europäischen Union ein Anstieg von 4,6 % verzeichnet werden konnte und der damit 15 Milliarden Tonnenkilometer erreichte. Die Fahrgastschifffahrt und insbesondere der Bereich der Flusskreuzfahrten haben ihren Aufwärtstrend 2016 fortgesetzt: insgesamt wurden 1,36 Millionen Passagiere auf den 335 Flusskreuzfahrtschiffen gezählt, die auf dem Rhein, der Donau, der Seine, der Elbe, der Rhône und auf weiteren Flüssen der Europäischen Union unterwegs sind.

Neben der Marktbeobachtung enthält der Bericht eine Analyse der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedingungen, die für die Binnenschifffahrt in Europa eine Rolle spielen. Das günstige wirtschaftliche Umfeld mit einem Wachstum der industriellen Produktion und des Welthandels hat sich insgesamt günstig auf die Transportbranche ausgewirkt und war im Besonderen auch für die Binnenschifffahrt mit positiven Effekten verbunden. Die schlechten Ernten im Sommer 2016 in Frankreich oder auch das Niedrigwasser auf dem Rhein und der Donau brachten allerdings negative Folgen mit sich und haben zu einem Rückgang der Binnenschifffahrt geführt. Der Jahresbericht enthält zusätzlich zu einer gesamtwirtschaftlichen Analyse eine Untersuchung der Binnenschifffahrt und ihrer nachhaltigen Entwicklung im

größeren Kontext des multimodalen Verkehrs.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden.

Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Englisch, Französisch, Deutsch oder Niederländisch unter <http://www.ccr-zkr.org/13020800-de.html> heruntergeladen werden oder direkt unter [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org) online eingesehen werden.

*Quelle und Grafik: ZKR*

---

## LOGISTIK STELLT FORDERUNGEN AUF



Mit einem Offenen Brief hat sich die Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. als Veranstalterin des 34. Deutschen Logistik-Kongresses und Kompetenznetzwerk für Logistiker aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistungen und Wissenschaft an die Mitglieder des Deutschen Bundestages gewandt.

Prof. Raimund Klinkner, der Vorstandsvorsitzende der BVL, stellte die

Inhalte bei der Eröffnung des Kongresses am heutigen Mittwochmorgen in Berlin vor.

„Logistik ist mit einer Leistung von 258 Milliarden Euro im Jahr 2016 und über drei Millionen Beschäftigten der drittgrößte Wirtschaftsbereich Deutschlands und zugleich ein wichtiger Motor für wirtschaftliches Wachstum und den Arbeitsmarkt. Logistik sichert unseren Wohlstand, ist erfolgsrelevant und trägt unmittelbar zum Ergebnis aller Wirtschaftsbereiche bei. Sie ist Treiber des digitalen Wandels und ihr kommt eine hohe Verantwortung zu – gesellschaftlich, volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich“, so Klinkner. Um dieser Verantwortung gerecht werden zu können, bedürfe es zukunftssicherer Rahmenbedingungen.

Als die fünf politischen Handlungsfelder mit höchster Relevanz für die Logistik führt der Brief die Verkehrsinfrastruktur an, die digitale Infrastruktur, die urbane Logistik, die Bildung und die Beschleunigung von Planungsverfahren. Die BVL formuliert jedoch nicht nur Forderungen an die Politik, sondern bietet die gemeinsame Entwicklung von Konzepten an. „Wir sind davon überzeugt, dass die vor uns liegenden Herausforderungen von Wirtschaft und Politik nur gemeinsam und über alle Parteigrenzen hinweg gemeistert werden können – damit Digitales in Zukunft auch wirklich gelebt und nicht nur postuliert wird und Deutschland erfolgreich und wettbewerbsfähig bleibt“, sagte Klinkner.

Im Brief heißt es: Die Bundesvereinigung Logistik richtet gemeinsam mit den unterzeichnenden Partnern aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung folgende Forderungen an die politisch Verantwortlichen in Parlament und Regierung:

Verkehrsinfrastruktur mit Brücken, Straßen, Schienen- und Wasserwegen sowie Luftverkehr

Die Situation:

Der „Logistikweltmeister“ Deutschland lebt vielerorts von der Substanz.

Die Forderungen:

Stellen Sie die Weichen, damit nachhaltig in die teilweise marode Verkehrsinfrastruktur investiert wird – und zwar gleichermaßen in Erhalt und Ausbau. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wird die dramatischen

Engpässe nur in Teilen beseitigen. Legen Sie nach! Auch das Luftverkehrskonzept enthält wichtige Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der deutschen Luftverkehrsindustrie. Nehmen Sie die Umsetzung in Angriff!

Digitale Infrastruktur samt digitaler Standards und digitaler Sicherheit

Die Situation

Deutschland ist ein Glasfaser-Entwicklungsland und belegt bei der Versorgung mit Glasfaseranschlüssen im OECD-Vergleich Platz 28 von 32. Das ist besorgniserregend, zumal der Ausbau zukunftssicherer digitaler Infrastruktur wesentlich für den Erfolg der Logistik sein wird. Ohne eine digitale Infrastruktur, die eines Logistikweltmeisters würdig ist, können Digitalisierungs-Potenziale nicht ausgeschöpft werden.

Die Forderungen

Setzen Sie die Digitalisierung daher ganz oben auf die politische Agenda und packen Sie den Glasfaser-Ausbau entschlossen an. Schaffen Sie Rahmenbedingungen, damit die Logistik effizient – und damit ressourcenschonend – arbeiten kann. Ein weithin beachtetes Signal wäre die Einrichtung eines Ministeriums für Digitalisierung.

Übergreifende Lösungen für die urbane Logistik

Die Situation:

Stau, Lärm, Emissionen und Engpässe in den Innenstädten betreffen Wirtschaft und Gesellschaft – und unsere Umwelt. Es gibt viele gute Einzellösungen, aber keine gemeinsame Roadmap, die ganzheitliche Lösungen anstrebt und die Anliegen aller Stakeholder berücksichtigt. Selbst Modellversuche der Wirtschaft zur Verbesserung der Abläufe stecken in monatelangen Genehmigungsschleifen von Behörden fest.

Die Forderungen:

Machen Sie die urbane Logistik zum Top-Thema und setzen Sie Zeichen für die konstruktive Zusammenarbeit von Politik, Verwaltungen, Stadtplanern, Wirtschaft, öffentlichem Personennahverkehr und den Bürgern. Die Experten im Wirtschaftsbereich Logistik bieten ihre Unterstützung an!



Schulische, berufliche und akademische Bildung als generationsübergreifende Vorbereitung auf das digitale Morgen

Die Situation:

Branchenübergreifend gaben in einer Umfrage der BVL 82 Prozent der Teilnehmer an, dass der Fachkräftemangel in der Logistik in den nächsten zehn Jahren negative Auswirkungen auf den Erfolg der Unternehmen haben wird. Wir sehen in der Digitalisierung von Prozessen einen Weg, dem Fachkräftemangel durch höhere Effizienz zu begegnen. Für eine neue, digitalisierte Arbeitswelt müssen aber auch Mitarbeiter und Nachwuchskräfte fit gemacht werden. Das kann nur durch eine Anpassung der Lehrpläne und Lehrmethoden in allen Schulzweigen funktionieren.

Die Forderung:

Entrümpeln Sie gemeinsam mit den Verantwortlichen in den Ländern die Curricula von überholten Inhalten – und machen Sie in der Schul- und Bildungspolitik den Weg frei für eine international wettbewerbsfähige Bildung.

Beschleunigung von Planungsverfahren und Projektumsetzungen

Die Situation:

Planungsverfahren mit einer Laufzeit von 20 Jahren und mehr behindern die infrastrukturelle Entwicklung in Deutschland. Darauf hat auch Bundeskanzlerin Merkel im Juli 2017 öffentlich hingewiesen. Das Geld für Investitionen ist vorhanden – aber die Verwaltungs- und Entscheidungsprozesse werden heutigen Anforderungen vielfach nicht gerecht. Insbesondere bei großen Infrastrukturprojekten erweist sich die föderale Struktur als Bremse.

Die Forderung:

Schaffen Sie, zumindest für Großprojekte, die Ländergrenzen überschreiten, zentrale Entscheidungsstrukturen. Nur so können Fehlentscheidungen und zeitliche Verzögerungen vermieden werden, die häufig mit der Durchsetzung von Partikularinteressen verbunden sind.

Logistiker aus der Industrie, dem Handel, den Logistikdienstleistungen und der Wissenschaft unterstützen die Forderungen des Briefes. Unterzeichnet haben: Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner und Prof. Dr.-Ing.

Thomas Wimmer (BVL), Frank Wiemer (REWE), Joachim Limberg (ThyssenKrupp), Frank Dreeke (BLG Logistics Group), Dr. Karl A. May (BMW), Josip T. Tomasevic (AGCO), Dr. Karl Nowak (Robert Bosch), Frauke Heistermann (Aufsichtsrätin und Digitalisierungs-Coach), Karl Gernandt (Kühne Holding), Dr. Torsten Mallée (AEB), Prof. Dr. Michael ten Hompel (Fraunhofer IML), Peter Gerber (Lufthansa Cargo), Dr.-Ing. Stefan Wolff (4flow) und Christian Berner (LR Health & Beauty Systems).

Diesen 15 Erstunterzeichnern können sich im Internet weitere Unterstützer anschließen.

Zum Offenen Brief: [www.bvl.de/offener-brief](http://www.bvl.de/offener-brief)

*Quelle: BVL, Foto: duisport*

---

## BINNENHÄFEN FORDERN SCHUTZ FÜR STANDORTE



Die Rolle der Binnenhäfen in der Stadt der Zukunft war das tragende Thema der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen

(BÖB) in Karlsruhe. Binnenhäfen sind in ihrer bedeutenden Funktion als Umschlagspunkte des Güterverkehrs und als Zentren für Industrie, Gewerbe und Handel unverzichtbar.

Gleichzeitig suchen Städte nach Räumen für Wohnen und Dienstleistungen und nehmen dabei auch Häfen und ihr Umfeld ins Visier. Nicht immer sind alle gegenseitigen Interessen und Ansprüche einfach auszugleichen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, machte in seiner Eingangsrede deutlich: „Wir werden uns immer wieder auf allen Ebenen der Politik für faire Rahmenbedingungen in den Binnenhäfen einsetzen. Die Balance muss wieder hergestellt werden und wo nötig die Häfen den Schutz und Vorrang bekommen, den sie für ihre Funktion benötigen. Dazu gehören auch Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der alternativen Verkehrsträger und damit Fairplay im Gütertransport.“

Aus der Erfahrung der letzten Zeit formulierte Schäfer die Forderung an Bund, Länder und Kommunen: „Die Bundesregierung sollte in der kommenden Legislaturperiode einen ‚Entwicklungsplan Alternative‘ Verkehrsträger“ verabschieden. Es macht keinen Sinn, Masterpläne für Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nebeneinander zu fahren und am Ende realisieren zu müssen, dass sich beide Verkehrsträger im Güterverkehr gegenseitig die Gütermengen wegnehmen. Wir wünschen uns einen ernstesten, gut überlegten und integrierten Ansatz für die alternativen Verkehrsträger im Güterverkehr inklusive ihrer Knotenpunkte.“

Besondere Sorgen machen den Binnenhäfen die zunehmenden Nutzungskonflikte in den Städten zwischen Häfen und herannahender Wohn- und Bürobebauung. Beispielhaft wurde die Neuregelung zu den urbanen Gebieten genannt, die als Bedrohung, insbesondere für innerstädtische Hafengebiete, verstanden wird. Rainer Schäfer betonte in diesem Zusammenhang: „Wir brauchen eine planerische Absicherung für die Häfen auf Länderebene durch homogene und abgestimmte Landeshafengesetze, die die vielfältigen Herausforderungen abdeckt. Wir streben durch einen Grundkonsens mit unseren Kommunen einen entscheidenden Schritt an. Der BÖB kann sich daher ein mit dem Deutschen Städtetag gemeinsam erarbeitetes „Leitbild für Hafen und Stadt“ als Lösungsansatz vorstellen.“

BÖB Präsident Rainer Schäfer würdigte auch das vom Bundesministerium

für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene und veröffentlichte Gutachten zur Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff im Rheinkorridor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stimmen mit der Erfahrung der Binnenhäfen überein. So sehen auch die Binnenhäfen in der Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Hafenaareale und deren hafenaffinen Nutzungen sowie der Verkehrsanbindungen von und zu den Häfen entscheidende Ansatzpunkte. Die Häfen unterstützen die Forderung, keine weiteren Eingriffe in die vorhandene Infra- und Suprastruktur aufgrund städtebaulicher Entwicklungskonzepte im Rheinkorridor zuzulassen.

Genauso werten die Binnenhäfen die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und strategische Allianzen als Chance, die Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserstraße“ mit all seinen Akteuren im Rheinkorridor zu erreichen.

In einer spannenden Podiumsdiskussion mit Experten aus Logistik und Häfen, der Wissenschaft und Industrie wurde neben der Frage, wie sich Häfen an ihren Standorten weiterentwickeln können, auch über grundsätzliche Fragen der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gesprochen.

Jürgen Vogel, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Pfalz, betonte, dass es eines grundsätzlich neuen und klareren Ansatzes zur Ausweisung und Sicherung von Flächen für Industrie, Logistik und Häfen bedarf. Für das Land Rheinland-Pfalz mahnte Vogel daher ein Logistikflächensicherungskonzept an.

Andreas Kempf, Managing Director bei Contargo Network Service, hob auf die altbekannten Ziele der Verkehrspolitik ab. Das Ziel, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erhöhen, wird schon seit vielen Jahren immer wieder verfehlt. Die Politik ist gefordert, endlich tätig zu werden. Kempf sieht allerdings auch die Binnenschifffahrt in der Verantwortung, mehr zu tun.

Prof. Jan Ninnemann, Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), betonte, in den kommenden Jahren der Verkehrspolitik die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt nicht aus dem Auge zu verlieren. Ninnemann mahnte hierzu die Digitalisierung der Schifffahrt und die Unterstützung für kleinere modulare Schiffe ähnlich wie in Belgien an.

Abschließend zog Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafenen Gruppe und Mitglied des BÖB Präsidiums, Bilanz: „Das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger muss wieder in den Vordergrund rücken. Dafür braucht es einen integrierten Ansatz über alle Verkehrsträger. Die Binnenhäfen stehen bereit, diesen Ansatz als Organisatoren des Güterverkehrs und als Standortarchitekten mitzugestalten.“

*Quelle: BÖB*

---

## FAHRERMANGEL GEFÄHRDET VERSORGUNGSSICHERHEIT



Durch den sich zuspitzenden Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern drohen schwerwiegende Auswirkungen auf die Volkswirtschaften Europas.

Derzeit fehlen der Logistikbranche allein in Deutschland bis zu 45.000 Fahrzeugführer, mit schnell steigender Tendenz. Die Situation ver-

schärft sich nicht nur auf dem europäischen Landverkehrsmarkt, auch verkehrsträgerübergreifende Lieferketten und die internationalen Wertschöpfungsketten von Industrie und Handel sind bereits von diesem Negativtrend betroffen, mahnt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL).

Dessen Präsident Mathias Krage sieht den Arbeitsmarkt auf Teilmärkten der Logistik sowie in ausgesuchten Regionen mit hoher Unternehmensdichte wie leergefegt. Betroffen von dieser Entwicklung sind der Stückgut-, der Teilladungs- und der Ladungsmarkt. Die See- und die Luftfracht spürt ebenfalls Auswirkungen, weil im Vor- und Nachlauf zu und von den See- und Flughäfen auch immer wieder Kapazitäten in Folge des Fahrermangels fehlen. „Zwar ziehen die Fahrerlöhne an, doch daraus generiert sich auf dem Arbeitsmarkt kein zusätzliches Arbeitskräfteangebot. Trotz nachhaltiger Lohnanpassungen steigt die Attraktivität des Berufsbilds nicht“, so Krage.

Der DSLVL macht hierfür mehrere Ursachen aus: zunächst konnten die externen Begleitumstände des Fahreralltags in den vergangenen Jahren weder im Fern- noch im Nahverkehr wesentlich verbessert werden. Der zum Teil sehr schlechte persönliche Umgang an den Be- und Entladerampen von Industrie und Handel sowie der Airlines verletzt die Würde der Fahrzeugführer in einer Weise, die mit dem berechtigten Qualitätsanspruch eines Kunden an seinen Dienstleister längst nicht mehr zu rechtfertigen ist. Weil die verladende Wirtschaft selbst Personalkosten spart, wird der Fahrer zu oft zu Be- und Entladetätigkeiten beim Kunden herangezogen.

Auf europäischen Autobahnen sind zudem Parkplätze knapp, schlecht ausgestattet und teilweise unsicher. Dabei verschärft das gesetzliche Verbot zur Übernachtung in der Fahrerkabine während der Ruhezeit das Problem punktuell, anstatt hier Abhilfe für das Fahrpersonal zu leisten. Denn die Übernachtungsalternativen außerhalb des Fahrzeugs sind oftmals – wenn überhaupt verfügbar – noch schlechter. „Die Politik hat mit dieser Maßnahme nicht gerade zur Verbesserung der Situation beigetragen“, kritisiert der DSLVL-Präsident. Während der laufenden Beratungen zum EU-Mobilitätspaket hat die Politik die Chance, Korrekturen vorzunehmen und Rahmenbedingungen europaweit zu verbessern.

„Es gibt einfach zu wenig qualifizierte Kräfte. Selbst wenn es dem eigenen Unternehmen gelingt, neue Fahrer anzuwerben, reißt dies im Unternehmen des Wettbewerbers ein Loch. Für die Transportbranche insgesamt ist das ein Nullsummenspiel. Die Entlohnungsbasis ist europäisch betrachtet auch auf einem zu geringen Niveau, als dass Lohnanpassungen den Abwärtstrend zügig stoppen könnten“, bemerkt Krage durchaus selbst-

stkritisch.

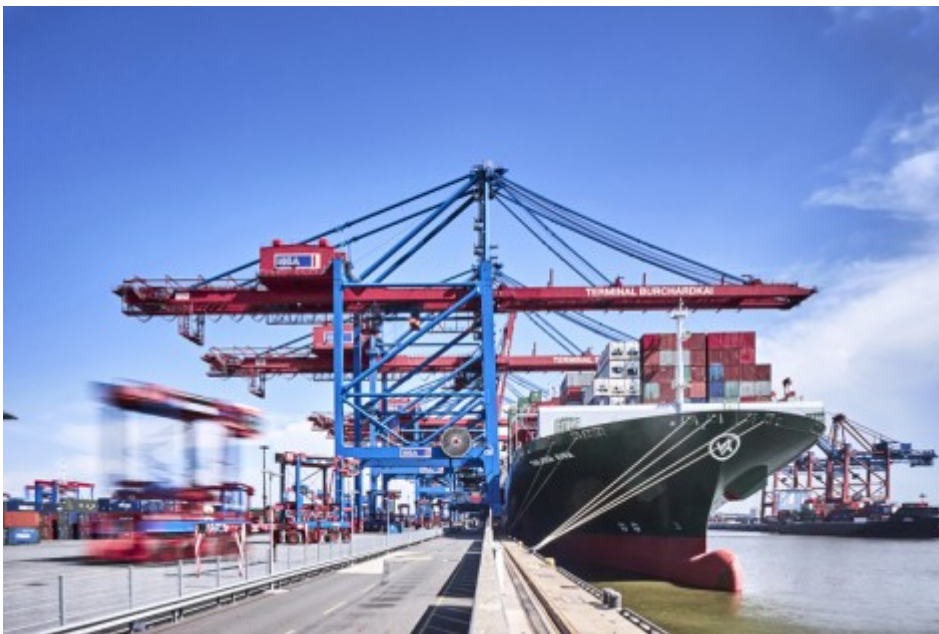
Zur Bereinigung der dramatischen Situation ist deshalb ein gesellschaftliches Umdenken erforderlich. „Trotz fortschreitender Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs muss allen Lieferempfangern bewusst sein, dass Warentransporte immer noch von Menschen durchgeführt werden. Gelingt es nicht, Nachwuchskräfte zu mobilisieren, drohen Versorgungsengpässe“, zeigt sich Krage überzeugt. „Soll der Anspruch auf eine universelle Verfügbarkeit von Gütern und Waren bestehen bleiben, müssen Industrie und Handel und am Ende der Konsument im eigenen Interesse zur Entschärfung der Situation beitragen und verstehen, dass Logistik und Transportdienstleistungen nicht zum Spottpreis eingekauft werden können.“

Nach Feststellungen des DSLV reagiert der Markt bereits: nachhaltige Lohnkostensteigerung lassen die Speditions- und Transportkosten spürbar steigen. Logistikkunden müssen sich deshalb auch auf ein höheres Preisniveau einrichten.

*Quelle und Foto: DSLV*

---

## GUT FÜR HANDEL UND UMWELT



Am letzten Donnerstag im September ruft die Internationale Seeschiffahrtsorganisation jedes Jahr zum Weltschiffahrtstag auf. Mit dem Tag erinnern die Vereinten Nationen an den großen Beitrag der Schifffahrt zur Weltwirtschaft: Sie transportiert 90 Prozent aller Güter weltweit.

Die Anteile des Seeverkehrs am Welthandel sind enorm: Auf dem Seeweg werden derzeit etwa 90 Prozent aller Güter transportiert. Die Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Die Häfen der EU spielen dabei eine wichtige Rolle. Etwa ein Drittel der weltweiten Schiffsbewegungen startet oder endet in der EU. Speziell Nord- und Ostsee gehören damit zu den Knotenpunkten. Sie zählen zu den am häufigsten und dichtesten befahrenen Meeren weltweit.

Mit dem steigenden Anteil der Schifffahrt wird auch der Umweltschutz in dieser Branche immer wichtiger. Denn die Schiffe belasten die Meere durch Öl, Chemikalien, Schiffsabwasser, Schiffsmüll und Schiffsabgase. 50.000 Schiffe sind jährlich weltweit unterwegs. Sie verbrauchen dabei Schätzungen zufolge 370 Millionen Tonnen Schweröl.

Gleichzeitig ist die Seeschifffahrt in vielen Bereichen Vorreiterin. So haben Seeschiffe im Vergleich zu anderen Transportmitteln die beste CO<sub>2</sub>-Bilanz. Denn der Transport über Wasser ist besonders energieeffizient, benötigt also gemessen an der Menge des Transportguts vergleichsweise wenig Treibstoff.

Der Anteil des Seeverkehrs an den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt 2,2 Prozent – das ist ungefähr so viel Treibhausgas, wie Deutschland im Jahr ausstößt. Prognosen erwarten, dass der Anteil in den nächsten Jahren noch deutlich steigen wird.

Regelungen für den Umweltschutz in der Schifffahrt erarbeitet in der Regel die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO). 2016 konnte sie dabei einige wichtige Erfolge verbuchen: So wurde beschlossen, dass ab 2020 der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoff 0,5 Prozent statt 3,5 Prozent betragen soll.

Auch werden Nord- und Ostsee Emissionsüberwachungsgebiet für Stickoxide. Dies hat zur Folge, dass dort ab 2021 strenge Grenzwerte für Schiffsmotoren gelten. Das schützt vor allem die Gesundheit der Menschen in den Küstenstädten. Außerdem hat Finnland das Ballastwasser-Übereinkommen ratifiziert, so dass es im September 2017 in Kraft treten konnte.

Unter Ballastwasser versteht man Seewasser, das Schiffe sich in spezielle Tanks pumpen, um zusätzliches Gewicht zu schaffen und das Schiff tiefer im Wasser liegen zu lassen. Das stabilisiert die Schiffe



und dient der Sicherheit. Dieses Ballastwasser enthält jedoch oft auch „blinde Passagiere“ wie etwa Bakterien, Algen, Krebse und andere Meerestiere.

Gelangt dieses Wasser in fremde Küstengewässer, können die „blinden Passagiere“ dort das Öko-System durcheinander bringen, indem fremde Meerestiere sich verbreiten und etwa einheimische Organismen verdrängen. Das kann durchaus auch wirtschaftliche Bedeutung haben, zum Beispiel wenn die neue Algenart Kühlwasserleitungen von Industrieanlagen verstopft und dadurch Schaden anrichtet.

Weil die Probleme durch Ballastwasser zunahmen, hat die IMO das 2004 verabschiedete Ballastwasser-Übereinkommen erarbeitet. Deutschland trat dem Übereinkommen 2013 bei. Nach dem Beitritt Finnlands 2016 erreichte das Übereinkommen das erforderliche Quorum, so dass es am 8. September 2017 in Kraft treten konnte.

Ohne internationale Regeln geht nichts

Nationale Regelungen können im Seeverkehr wenig bewirken, denn die Schifffahrt ist international. Den Großteil der Vorschriften zu Sicherheit, technischer Zusammenarbeit, Gefahrenabwehr und Effizienz im Schiffsverkehr erlässt die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation). Wichtigstes Dokument ist das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, kurz: MARPOL-Übereinkommen. Es enthält verbindliche Vorgaben, um zu verhindern, dass Schiffe die Meere verschmutzen. Es wird ständig weiterentwickelt.

Die 1948 gegründete IMO ist eine UN-Sonderorganisation, die ein umfassendes Regelwerk für die Schifffahrt entwickelt hat und pflegt. Den Tag der Weltschifffahrt haben die Vereinten Nationen erstmal 1978 ausgerufen.

*Quelle: Bundesregierung, Foto: HHLA Thies\_Raetzke*

---

## INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTSANGEBOTE STÄRKEN



Die erste Arbeitssitzung des Verkehrsausschusses des nordrhein-westfälischen Landtags hat Verkehrsminister Hendrik Wüst genutzt, um seine Ziele und Vorhaben der Mobilitätspolitik für die 17. Legislaturperiode vorzustellen.

Minister Wüst erläuterte: „Wir haben bewusst den Begriff der Mobilitätspolitik gewählt. Unser Politikansatz geht über die klassische Infrastrukturpolitik hinaus. Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung für das Erreichen des eigentlichen Ziels: Mobilität, Vorankommen. Wir rücken die Nutzer von Mobilität in den Fokus unserer Arbeit – wir denken und fördern Mobilität von deren Bedarf her.“

Wir leben in einer Zeit, in der sich Mobilität stetig wandelt, so der Minister. „Die Mobilität nimmt zu, die Menschen fahren mehr und weiter, die Menge der Güter, die über immer weitere Strecken transportiert werden, wächst.“ Die Digitalisierung eröffnet neue Mobilitätsoptionen und schafft neue Mobilitätsbedürfnisse. Insbesondere die Chancen der Digitalisierung müsse die Politik aufgreifen, denn „Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Erfolg.“

Der Minister betonte, die Landesregierung sei dafür gewählt worden, die Infrastrukturprobleme des Landes, die die Vorgängerregierung zu lange ignoriert habe, beherzt anzugehen. Und genau das geschehe jetzt auch.

Ausdrücklich lobte Wüst die Arbeit des bisherigen Bündnisses für Infrastruktur, das sich zur Aufgabe gemacht hatte, das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Infrastruktur in der Gesellschaft zu schärfen und Widerstände durch Aufklärung und Beteiligung zu reduzieren.

Neben der Lösung der Verkehrsprobleme durch Hardware aus Straßen, Schienen, Flughäfen und Wasserwegen, brauche Nordrhein-Westfalen aber eine weitere Säule, in der nicht nur die heutigen sondern auch die zukünftigen Fragen der Mobilität diskutiert und nachhaltige Lösungen erarbeitet würden. Die Fortentwicklung zum Bündnis für Mobilität bestehe deshalb darin, durch intelligentere Nutzung der bestehenden Infrastruktur deren Kapazitäten besser als bisher zu nutzen.

Zudem stehe die komplette Landesregierung hinter dieser bedarfsorientierten Mobilitätspolitik. „Die Zeiten, in denen ein Teil der Regierung auf dem Gaspedal stand und der andere auf der Bremse, sind vorbei“, so Wüst.

Die Auftaktveranstaltung des neuen Bündnisses für Mobilität findet am 24. November im Rahmen eines Mobilitäts-Symposiums in Düsseldorf statt.

*Quelle: NRW-Ministerium für Verkehr, Foto: NDH*

---

## IHKS IN NRW FORDERN „ENTFESSELUNG“



Auf Einladung der Industrie- und Handelskammern in NRW (IHK NRW) diskutierten rund 150 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst über die Schwerpunkte der NRW-Verkehrspolitik in der aktuellen Legislaturperiode.

IHK NRW-Präsident Ralf Kersting forderte eine „Entfesselung“ der Verkehrsinfrastruktur in NRW. „An vielen Stellen fühlen sich die Menschen und die Unternehmen hier im Lande wie gefesselt. Gefesselt in einem Verkehrssystem, welches schon seit langem mit den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung nicht mehr Schritt hält“, so Kersting.

Brückensperrungen, zum Beispiel auf der A 40 in Duisburg oder der A 1 bei Leverkusen, hunderte Staukilometer, aber auch Staus im Internet, weil schnelle Datenleitungen fehlen – so erleben viele Unternehmen den Arbeitsalltag. Auf der Schiene und den Wasserwegen sehe es nicht besser aus, so Kersting. Dringend benötigte Verbindungen zu den Seehäfen lassen auf sich warten, viele Schleusen seien marode. Seit langem beklage die Wirtschaft, dass viele Vorhaben zur Beseitigung dieser Missstände genau das geblieben sind – Pläne eben, resümierte der Präsident von IHK NRW.

Ohne politische Bremsen wolle die neue Landesregierung durchstarten und insbesondere dafür sorgen, dass Planungen schneller laufen, versprach Wüst: „Wir schauen uns die Infrastruktur- und Verkehrspolitik insbesondere durch die Brille der Wirtschaft an – und dazu stehe ich.“ Dass es nun sehr schnell gehe, konnte Wüst jedoch nicht versprechen. Zuerst müssten nun Versäumnisse der Vergangenheit ausgeglichen werden. „Man kann keinen Planungshochlauf organisieren, wenn man zugleich Personal abbaut“, beschrieb der Minister ein mittlerweile von der Politik erkanntes Manko der vergangenen Jahre und Jahrzehnte. Daher müsse der Landesbetrieb Straßenbau NRW in die Lage versetzt werden, mehr Planungen umzusetzen. Ebenso sollten die Bezirksregierungen die Planfeststellungsverfahren schneller bearbeiten können.

Viel Potenzial sieht der neue NRW-Verkehrsminister auch in der Digitalisierung. Als Beispiel nannte Wüst digitale Stellwerkstechniken im Bahnverkehr oder das so genannte Platooning bei den Lkw-Verkehren. Die Landesregierung setzt sich zum Ziel, neue technische Entwicklungen zu fördern: „Wir wollen die Chancen der Digitalisierung nutzen, um die In-

frastruktur besser auszunutzen.“ Heute sei das Kaufen eines Nahverkehrstickets von Euskirchen nach Höxter deutlich schwieriger als am PC oder Smartphone Hotels und Flüge für eine Weltreise zu buchen. „Die Digitalisierung gibt uns die Chance, vom Nutzer her zu denken und die Verkehrssysteme besser zu vernetzen“, so Wüst.

IHK NRW und NRW-Verkehrsminister Wüst verständigten sich darauf, die Herausforderungen rund um den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam anzugehen und die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, damit NRW seine führende Position als Industrie- und Logistikland in Deutschland nicht verliert.

*Quelle: IHK NRW, Foto: Paul Esser*

---

## BGL-PRÄSIDIUM PLANT NEUAUSRICHTUNG



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main informiert über eine langfristig angelegte Neuausrichtung seiner Verbandsstruktur, die BGL-Präsident Adalbert Wandt und seine Präsidiumskollegen initiiert haben, und die zum Herbst 2018 umgesetzt werden soll.

Auf der BGL-Mitgliederversammlung am 25.10.2017 in Köln werden den Delegierten durch das Präsidium und Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.

Dirk Engelhardt erste Überlegungen vorgestellt. Die Ausarbeitung der Details soll einer Satzungskommission übertragen werden, die im Spätherbst ihre Arbeit aufnehmen und die entsprechenden Beschlüsse für die BGL-Mitgliederversammlung 2018 in Berlin vorbereiten soll.

Ziel der neuen Verbandsstruktur ist es, in Zukunft noch kurzfristiger auf die immer weiter steigenden Anforderungen reagieren zu können. Basierend auf dem 2015 erarbeiteten BGL-internen Verbändegutachten und in Anlehnung an andere nationale wie auch europäische Spitzenverbände soll anstelle des Präsidiums ein Gremium treten, das die Hauptgeschäftsführung bei ihrer täglichen Arbeit berät und unterstützt. BGL-Präsident Adalbert Wandt dazu: „Wir machen den BGL jetzt fit für die Zukunft und stellen bereits heute die Weichen für den Herbst 2018. Ansonsten heißt es beim BGL: ‚Business as usual‘“.

*Quelle und Foto: BGL*