

LOGISTIKFORUM DISKUTIERTE MIT VERKEHRSMINISTER



Unter der Fragestellung „Logistikboom im Rheinland – Welche Grenzen setzt die Verkehrsinfrastruktur“ haben jetzt 70 Teilnehmer beim Logistikforum Rheinland mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst diskutiert. Darunter auch Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo.

Dabei war man sich einig, dass es intensiver Anstrengungen bedarf um die Infrastruktur an die wachsenden Verkehrsströme anzupassen. Nur so könne es gelingen, dass die Wirtschaft im Rheinland von dem Logistik-Wachstum profitiert. Ein besonderer Fokus müsse dabei auf den Brücken liegen.

Schon in seiner Begrüßung ging Gregor Berghausen, Vorstandsmitglied der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, auf die Notwendigkeit ein, die Verkehrsinfrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern bedarfsgerecht auszubauen. Neben dem Erhalt der Rheinbrücken müsse auch eine Verlagerung auf das Binnenschiff ernsthaft angestrebt werden.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst griff dies in seinem folgenden Impulsreferat auf. Die Verkehrsinfrastruktur sei in den letzten Jahren zu einem Risikofaktor für das Wirtschaftswachstum in Nordrhein-Westfalen geworden. Daher ist Logistikpolitik auch Wirtschaftspolitik. Er habe sich bewusst ambitionierte Ziele gesetzt, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten. Die Infrastruktur solle wieder zum „Ermöglicher“ für Wirtschaftswachstum werden.

Im Landeshaushalt sei mehr Geld für Straßen eingeplant als je zuvor. Um hierfür auch die notwendigen Planungskapazitäten vorzuhalten, setze er verstärkt auf externe Vergaben. Zudem wurden hierfür im Stellenplan des Landes für das Jahr 2018 insgesamt 50 zusätzliche Stellen geschaffen, von denen bereits etwa die Hälfte besetzt sei. Die Planung führe er im engen Dialog mit der Bauwirtschaft. So wolle er Vertrauen schaffen.

Zur Verbesserung der Baustellenkoordination habe er im Verkehrsministerium eine eigene Stabsstelle eingerichtet. Das Land habe mit zusätzlichem Geld weitere Schichten bei den Baufirmen eingekauft um Baustellen zu beschleunigen. Darüber hinaus wolle er sich für eine Änderung des Landesstraßenbaugesetzes einsetzen. Klagen gegen Bauprojekte sollen so künftig nicht automatisch eine aufschiebende Wirkung haben.

Bei dem Schienenprojekten Betuwe habe er den Druck auf die Kommunen erhöht, damit schneller mit der Bahn verhandelt werde. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt werbe er beim Bund, damit dort die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung personell stärker aufgestellt werde.

In der folgenden Podiumsdiskussion wies Johann Vanneste, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn, darauf hin, dass die Einfuhrumsatzsteuer ein Standortnachteil gegenüber den Nachbarländern sei. Zudem behindere die lange Dauer von Genehmigungsverfahren weitere Kapazitätserweiterungen.

Frank Sportolari, Managing Director UPS Germany, verdeutlichte die Bedeutung der Logistik als einer der landesweit größten Arbeitgeber. Allerdings müsse aktuell ein staubedingter Zeitverzug eingeplant werden. Dies führe zu Kostensteigerungen und gefährde Aufträge. Er habe das Ziel, in Städten gemeinsame Lager von Logistikdienstleistern aufzubauen. Von dort seien dann alternative Zustellmöglichkeiten umsetzbar. Verkehrsminister Wüst bestätigte, dass er dies gemeinsam mit der Wirtschaft umsetzen möchte.

Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo forderte, die Häfen auszubauen und gegen konkurrierende Flächennutzung zu sichern. Aktuell befinde sich die Binnenschifffahrt in einem Preiswettbewerb mit dem LKW.

Dass die Wirtschaft stark unter der überlasteten Infrastruktur leide, verdeutlichte nochmals Jürgen Steinmetz, stellvertretender Vorsitzender der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. Für den Ausbau sei ein langer Atem nötig. Zum Abschluss fasste Steinmetz die Forderungen an die Landesregierung zusammen. Die geplanten Projekte sollen schnellstmöglich umgesetzt werden. Hierfür ist es notwendig neue Planungs-Stellen zu schaffen und zu besetzen. Zudem müsse sich die Landesregierung für kürzere Plan- und Genehmigungsverfahren einsetzen.

Das Logistikforum Rheinland wurde ausgerichtet durch die Logistikregion Rheinland. Im Logistikverein Rheinland e. V. haben sich 32 Logistikunternehmen, Industrie- und Handelskammern, Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Hochschulen mit dem Ziel zusammengeschlossen, das Rheinland als Logistikstandort zu stärken und weiterzuentwickeln.

Weitere Informationen zum Logistikregion Rheinland e.V. unter www.logistikregion-rheinland.de

Quelle: Logistikregion Rheinland e.V., Foto: Wilfried Meyer / Logistikregion Rheinland e.V., NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (4.v.l) diskutierte beim Logistikforum Rheinland mit Frank Sportolari (Managing Director UPS Germany), Jürgen Steinmetz (Hauptgeschäftsführer IHK Mittlerer Niederrhein) Jan Eckel (Geschäftsführer RheinCargo) Gregor Berghausen (Hauptgeschäftsführer IHK Düsseldorf), Günter Haberland (Vorsitzender Logistikregion Rheinland), Johann Vanneste (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn) und Thomas Klann (stv. Vorsitzender Logistikregion Rheinland).

NRW FÖRDERT KOMMUNALEN STRAßENBAU

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert in diesem Jahr 179 kommunale Straßenbauvorhaben mit rund 114 Millionen Euro. Die Gesamtkosten dieser Projekte belaufen sich auf 257 Millionen Euro.

Schwerpunkte des Jahresförderprogramms 2018 sind wie im Vorjahr der Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen (65 Maßnahmen) sowie Maßnahmen der Erhaltung (54 grundlegende Erneuerungen), die auch eine ganze Reihe von Sanierungen kommunaler Brücken umfassen. Daneben enthält das Programm in diesem Jahr zahlreiche sicherheitstechnische Nachrüstungen von Bahnübergängen. Im klassischen Straßenneubau, der im vergangenen Jahr erstmalig wieder im Programm berücksichtigt wurde, sind sechs Maßnahmen (Ortsumgehungen, Entlastungsstraßen) vorgesehen.

Erstmalig ins Jahresprogramm aufgenommen wurde eine Bahnübergangsbeseitigung im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie um ein drittes Gleis (Rosa-/Rothofstraße in Oberhausen). Bei diesem für das Land bedeutsamen Infrastrukturprojekt hat das Land den Anrainerkommunen die Zusage gegeben, ihr übliches Kostendrittel an den Bahnübergangsbeseitigungen unter bestimmten Voraussetzungen vollständig zu übernehmen.

Verkehrsminister Wüst sagte zur Vorstellung des Programms: „Mit dem Programm unterstützt das Land die Kommunen bei der Modernisierung und Sanierung ihrer Infrastruktur. Ende des Jahres 2019 zieht sich der Bund aus der Finanzierung des kommunalen Straßenbaus zurück. Daher ist es gut, dass das Land die Lücke schließt. Bei den Kommunen gibt es wie überall erheblichen Investitionsbedarf in die Verkehrsinfrastruktur.“

Die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus wird sich ändern. Die Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz, aus denen das Land bislang zum größten Teil die Förderung des kommunalen Straßenbaus bestritt, laufen Ende 2019 aus. Ab 2020 wird das Land die Finanzierung übernehmen. Nach der Einigung zwischen Bund und Ländern über die Neuordnung der Finanzbeziehungen ab dem Jahr 2020 hatte der Landtag beschlossen, in Zukunft jährlich Mittel in Höhe der bisherigen Bundeszuweisungen (rund 260 Millionen Euro) bereitzustellen. Die Hälfte der Mittel fließt regelmäßig in die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die andere Hälfte steht für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus zur Verfügung.

Das Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus 2018 gibt es auf www.vm.nrw.de und auf www.landtag.nrw.de als Ausschussvorlage 17/797.

Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,

BGL ZUM ANTRITTSBESUCH BEIM NEUEN LOGISTIKBEAUFTRAGTEN



Die Auswirkungen des zunehmenden Fahrermangels auf die Versorgungssicherheit der Gesellschaft sowie das derzeit in Brüssel und Straßburg diskutierte EU-Mobilitätspaket waren die zentralen Themen des Antrittsbesuchs der BGL-Spitze beim neuen Logistikbeauftragten der Bundesregierung und Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Steffen Bilger, MdB.

BGL-Präsident Adalbert Wandt und der Hauptgeschäftsführer des BGL, Prof. Dr. Dirk Engelhardt, informierten Staatssekretär Bilger über die zunehmend dramatische Entwicklung im Transportgewerbe, ausreichend geeignetes Fahrpersonal zu finden. Prof. Dr. Engelhardt machte deutlich, dass Deutschland nicht nur mit einem – viel diskutierten – Pflegenotstand konfrontiert ist, sondern auch kurz vor dem Versorgungskollaps stehe. Mehr und mehr Lkw stünden in den Transportbe-

trieben auf dem Hof, weil Fahrer fehlten, um eine ausreichende Versorgung von Industrie, Handel und Verbrauchern sicherzustellen. Er bat den Staatssekretär daher dringend um Unterstützung.

Um die brancheneigenen Bemühungen gegen den Fahrermangel von Seiten des Bundes zu flankieren, könne sich die Politik am „Sofortprogramm Kranken- und Altenpflege“ der Bundesregierung orientieren, so Prof. Dr. Engelhardt. Präsident Adalbert Wandt wies darüber hinaus auf die außerordentlich positiven Erfahrungen mit dem Sonderprogramm des Arbeitsministeriums zur „Förderung der beruflichen Mobilität von ausbildungsinteressierten Jugendlichen aus Europa (MobiPro-EU)“ hin. Dieses Programm sollte nach Ansicht des BGL fortgeführt, aufgestockt und dringend auch auf Drittstaatenangehörige ausgedehnt werden.

Weiteres Thema des Antrittsbesuches waren spezielle Aspekte des EU-Mobilitätspakets, das einen Beitrag zur Minderung des Fahrerproblems leisten könne. Dieses Paket bietet aus Sicht des BGL eine nahezu historische Chance, wieder faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr herzustellen. Prof. Dr. Engelhardt betonte in diesem Zusammenhang, dass ein faires Wettbewerbsumfeld nicht zuletzt Grundvoraussetzung für ein attraktives Arbeitsumfeld der Berufskraftfahrer sei. Außerdem biete das Paket die Chance, die von jungen Menschen immer stärker eingeforderte „Work-Life-Balance“ der Fahrer zu verbessern. Präsident Adalbert Wandt und Prof. Dr. Engelhardt appellierten daher an den Staatssekretär, hier schnellstmöglich noch vor den Wahlen zum Europaparlament eine Einigung zu erzielen.

Quelle: , Foto: BGL/ Marco Urban, zum Antrittsbesuch beim Logistikbeauftragten der Bundesregierung und Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger (2.v.l.) kamen BGL-Präsident Adalbert Wandt (Mitte), BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt (re.) und der Leiter der BGL-Repräsentanz Berlin Jens Pawłowski (li.)

„SCHICKSALSFRAGE FÜR DEUTSCHE HÄFEN“



Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), das Deutsche Verkehrsforum (DVF) und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) haben beim gemeinsamen Parlamentarischen Abend die schnelle Verabschiedung eines wirkungsvollen Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes gefordert.

Außerdem erwarten die Verbände, dass bei der Abstimmung von Naturschutzregelungen in Brüssel künftig stärker auf die Belange von Mobilität und Logistik geachtet wird.

Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, kündigte an, dass beim neuen Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz das Eisenbahnbundesamt für Eisenbahnprojekte und die Bundesfernstraßengesellschaft für Autobahnprojekte als einzige Anhörungsbehörden vorgesehen seien. Außerdem sollten Ersatzneubauten nicht mehr komplett neu planfestgestellt werden müssen wie Neubauten. Man werde auch versuchen die Präklusion wieder einzuführen und Fristen soweit wie möglich zu verkürzen. „Mit einem Planungsbeschleunigungsgesetz wollen wir Planungs- und Genehmigungsverfahren effizienter machen, Schnittstellen einsparen sowie die Digitalisierung und Transparenz der Prozesse stärken. Der Gesetzentwurf soll in diesem Sommer dem Bundeskabinett vorgelegt werden“, kündigte der Staatssekretär an.

Norbert Schüßler, DVF-Präsidiumsmitglied und Geschäftsführender Gesellschafter Schüßler-Plan GmbH, wies auf die Dringlichkeit hin: „Geld ist da. Aber Verkehrsprojekte verzögern sich in Deutschland auf drama-

tische Weise. Nicht nur für die Häfen ist das existenziell. Es geht um unsere Wettbewerbsfähigkeit. Auch für den Klimaschutz ist es schlecht, wenn Schienenwege und Wasserstraßen nicht bedarfsgerecht ausgebaut werden. Wenn hier in Zukunft nicht mehr passiert, bleibt die Verlagerung von Verkehren nur Wunsch und Wolke.“

Mit Blick auf europäische Wettbewerber und den politischen und umweltrechtlichen Rahmen sagte Frank Schnabel, ZDS-Präsidiumsmitglied und Geschäftsführer der SCHRAMM group: „Die Politik muss ihren Beitrag leisten, dass deutsche Seehäfen ihren Marktanteil halten und steigern können. Zu den dringenden politischen Aufgaben zählt die Beschleunigung der langen Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland. Es kann nicht sein, dass die endlich verfügbaren Investitionsmittel der öffentlichen Hand für Verkehrsinfrastruktur mangels Personal und wegen rechtlicher, also von der deutschen und europäischen Politik geschaffener Vorgaben, nicht genutzt werden. Wir fordern eine bessere Nutzung bestehender Ermessensspielräume und auch eine Überarbeitung der EU-Gesetzgebung wie beispielsweise der Wasserrahmenrichtlinie.“

Ferlemann untermauerte, was in Dänemark oder Niederlanden funktioniert, müsse auch hiermöglich sein: „Als wirtschaftsstarke Export- und Transitnation ist Deutschland auf moderne und leistungsfähige Verkehrswege und Häfen angewiesen. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 sind unter anderem die Ausbauprojekte identifiziert worden, die zur weiteren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Hinterlandanbindung der Häfen dienen. Damit verbunden ist das Ziel der Bundesregierung, die Maßnahmen im Zeitraum bis 2030 zu realisieren oder diese zumindest zu beginnen.“

Zur Frage, ob es in der Bevölkerung ein Bewusstsein für Infrastrukturmaßnahmen gebe und wie stark die Bürger im Vorfeld eingebunden werden sollten, äußerte sich Kirsten Lühmann MdB, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion: „Insgesamt ist das Bewusstsein für die Bedeutung unserer Infrastruktur in den vergangenen Jahren eher gestiegen. Prozesse wie die Bodewig-I-Kommission, die Daehre-Kommission oder auch der Infrastrukturkonsens der SPD-Bundestagsfraktion haben zur Steigerung der Akzeptanz beigetragen. Natürlich gibt es aber Widerstand, wenn persönliche Belange oder Umweltbelange betroffen sind oder wenn der Sinn und die Kosten eines Projektes nicht verstanden werden – oder verstehbar sind. Eine Lösung liegt hier in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und in einer Beschleunigung der Planungsverfahren.“

Lühmann zeigte sich überzeugt, dass durch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung viele Klagen mit aufschiebender Wirkung vermieden werden können und das sei entscheidend für das schnelle Vorankommen beim Bau.

Sympathie zeigte auch Schüßler für eine frühe Bürgerbeteiligung. Das Vertrauen der Bürger in den Staat sei bei großen Bauprojekten spürbar gesunken. Hier könnten die Menschen besser mitgenommen werden, wenn sie ganz am Anfang in Planungsverfahren eingebunden würden.

Verwaltungen bemängelte Joachim Zimmermann, Mitglied des Präsidiums des BÖB und Geschäftsführer Bayernhafen GmbH & Co. KG, bayernhafen Gruppe: „Binnenhäfen sind angewiesen auf beschleunigte Genehmigungsprozesse sowohl auf den zuführenden Verkehrswegen, (Schiene, Wasser, Straße) als auch und vor allem bei den hafeneigenen Infrastrukturen. Die politische gewollte Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße kann nur mit rechtzeitig zur Verfügung stehenden und funktionierenden Netzen und Schnittstellen erreicht werden. Häfen sind die trimodalen Schnittstellen und leisten hierbei einen erheblichen Beitrag. Wir brauchen einen bundesweiten Leitfaden für die Genehmigung von Hafeninfrastrukturen. Wir benötigen für die unterschiedlichen Genehmigungsbehörden mehr Klarheit, wie Vorhaben in Häfen zu betrachten sind. Nötig sind rechtlich verbindliche Definitionen was Hafenplanungen alles beinhalten können.“

Das Thema Bürgerbeteiligung griff Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, nochmals auf: „Gute Bürgerbeteiligung und kürzere Planungszeiten müssen kein Widerspruch sein. Dafür brauchen wir eine neue Planungskultur. Wer alle Beteiligten frühzeitig in Planungsprozesse einbindet, wird in der Genehmigungsphase nicht unerwartet auf Widerstand stoßen. Die Bürger wollen bei der Frage des „ob“ und nicht erst bei der Frage des „wie“ beteiligt werden. Wer allerdings glaubt, mit der Brechstange an Umweltstandards und Beteiligungsrechte heran gehen zu müssen, wird in der Sache nichts erreichen.“

Bei einem Panel am Nachmittag haben außerdem folgende Praktiker und Rechtsexperten über die Herausforderungen und mögliche Lösungen bei der Planungsbeschleunigung berichtet:

Prof. Dr. Michael Reinhardt, Institut für Deutsches und Europäisches Wasserwirtschaftsrecht, Universität Trier

Holger Banik, Sprecher der Geschäftsführung, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Dr. Hans Aschermann, Leiter Rechtsamt, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Thomas Groß, Geschäftsführer, Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG

Dr. Christian Scherer-Leydecker, Rechtsanwalt und Partner, CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB

Die Beiträge sind [hier](#) abrufbar

Quelle: BÖB, DVF, ZVS, Foto: Xander Heindl, Deutsches Verkehrsforum / photothek, Diskussionspodium v. l.: Sebastian Reimann (Moderator DVZ Deutsche Verkehrszeitung), Kirsten Lühmann MdB, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Frank Schnabel, ZDS-Präsidiumsmitglied und Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH, Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Schüßler, DVF-Präsidiumsmitglied und Geschäftsführender Gesellschafter Schüßler-Plan GmbH, Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Joachim Zimmermann, Mitglied des Präsidiums des BÖB und Geschäftsführer Bayernhafen GmbH & Co. KG, bayernhafen Gruppe

AUF DER SCHIENE DURCH DAS CONTARGO-NETZWERK



Das trimodale Contain-

er-Hinterland-Netzwerk Contargo setzt auf mehrgliedrige Transportketten, die es jedem Verkehrsträger erlauben, seine besonderen Stärken zur Geltung zu bringen.

Auf der Schiene verbindet Contargo die eigenen Terminals im Hinterland mit den Seehäfen, bedient Strecken abseits des Rheins, wo das Binnenschiff keine Alternative darstellt, und nutzt sie als flexible Backup-Lösung.

In seiner neuen Multimedia-Reportage lädt das Unternehmen dazu ein, virtuell einzusteigen und die Dienstleistungen, Mitarbeiter und Standorte rund um den Schienenverkehr kennenzulernen. Die Multimedia-Story gibt es [hier](#).

Quelle und Foto: Contargo

TRANSPORTGEWERBE TIEF ENTTÄUSCHT



In der Abstimmung über Teile des von der EU-Kommission vorgelegten Mobilitätspakets im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wurde nach Meinung des BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR LOGISTIK UND ENTSOR- GUNG (BGL) e.V. eine große Chance verpasst.

Es ging um nicht mehr und nicht weniger als um einen fairen Wettbewerb auf den europäischen Transportmärkten mit dem Ziel, zunehmendes Sozial- dumping und modernes Nomadentum, ausgetragen auf dem Rücken der Fahr- er, entschieden zurückzudrängen. Die Europäische Kommission hatte im Rahmen ihres Mobilitätspakets vorgeschlagen, die EU-Entsenderichtlinie auch auf den Straßengüterverkehr anzuwenden, sowohl für rein nationale als auch für grenzüberschreitende Verkehre. Dies hätte zur Folge ge- habt, dass für Transporte in Deutschland sowohl für deutsche wie für französische, aber auch für Fahrer in polnischen, bulgarischen oder rumänischen Lkw die gleichen Regeln für die Entlohnung und sonstigen Arbeitsbedingungen gelten.

Mehrheitlich hat der EP-Verkehrsausschuss dies für grenzüberschreit- ende Verkehre abgelehnt. Während also für deutsche Fahrer z.B. im Verkehr von Berlin nach Madrid auf deutschem Hoheitsgebiet die deutschen Mindestlohnregelungen und gesetzlich vorgegebenen Arbeitsbe- dingungen einzuhalten sind, könnte nach dem Willen des Verkehr- sausschusses der gleiche Transport in einem bulgarischen Lkw mit einem bulgarischen Fahrer auf Grundlage ausschließlich des bulgarischen Min- destlohns (1,57 Euro pro Stunde) und der dort geltenden Arbeitsbedin- gungen erfolgen. Die Folge ist absehbar: Deutsche Unternehmen, seit

Jahren aufgrund der nach wie vor erheblichen Personalkostendifferenzen im Wettbewerb mit osteuropäischen Konkurrenten benachteiligt, würden noch weiter vom deregulierten grenzüberschreitenden EU-Verkehrsmarkt auch in Westeuropa verdrängt werden.

„Es ist und bleibt nicht nachvollziehbar, dass in einem einheitlichen Wirtschaftsraum am gleichen Ort für gleiche Arbeit unterschiedliche Sozialstandards gelten sollen“, so BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt.

Es bleibt zu hoffen, dass das einseitige Votum des Verkehrsausschusses, das als Vorschlag in das Plenum des EP eingebracht werden wird, dort keine Mehrheit findet und das Parlament diese Regelung korrigieren wird. Ansonsten stünden zehntausende Arbeitsplätze in Westeuropa auf dem Spiel.

*Quelle: BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) e.V., Foto: straßen.nrw*

IHATEC: BUND UND HÄFEN INVESTIEREN



Bund und Seehafenbetriebe werden insgesamt schätzungsweise mehr als 43 Mio. Euro in 21 neue Hafentechnologieprojekte investieren, davon 25 Mio. Euro aus Bundesmitteln. Das ist das Ergebnis des zweiten Förderaufrufs der Forschungsinitiative IHATEC, das der Projektträger TÜV

Rheinland hat.

Die vom Projektträger ausgewählten Projekte deckten ein breites thematisches Spektrum ab. Neben innovativen Lösungsansätzen für unterschiedliche Fragestellungen in Containerhäfen würden beispielsweise auch die Anwendungsfälle Universalhafen oder Bulkumschlag adressiert.

Die Projektskizzen befinden sich aktuell in der Qualifizierungsphase und werden zu Anträgen weiterentwickelt. Erste Projektstarts sind für die zweite Jahreshälfte beabsichtigt.

Die Nachfrage ist hoch: Zum zweiten Förderaufruf waren insgesamt 45 Projektskizzen von 170 beteiligten Unternehmen und Forschungseinrichtungen eingegangen. Im ersten Aufruf waren bereits 15 Projekte mit einem Fördervolumen von 26 Mio. Euro bewilligt worden.

Entsprechend sieht der Koalitionsvertrag der Bundesregierung vor, die erfolgreiche Forschungsinitiative IHATEC über 2020 hinaus zu verlängern. Mit der Verstetigung der IHATEC-Initiative könnten Unternehmen mit Planungssicherheit auch langfristiger angelegte Innovationsprojekte konzipieren.

Quelle: ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Foto: HHM

**BIS 30. MAI KÖNNEN FIRMEN
SCHADENSERSATZ ANMELDEN**



Speditionen, Transport- und Logistikunternehmen sowie tausende weitere Firmen, die Lkw besitzen, droht eine Summe von mehr als 2 Milliarden Euro an Schadensersatz zu entgehen.

Erst ein Teil der Unternehmen, die Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell anmelden könnten, haben diese Ansprüche bereits rechtsanhängig gemacht oder dafür die Voraussetzungen geschaffen. Nun droht zum 30.05.2018 der Anmeldeschluss für eine zweite und letzte Klage gegen die Lkw-Hersteller Daimler, Volvo/Renault, MAN, Iveco, DAF oder Scania. Unternehmen, die diesen Stichtag verpassen, können sich dann nicht mehr der Klage, in der ihre Ansprüche ohne Kostenrisiko vor Gericht gebracht werden, anschließen.

Die Spitzenverbände aus Transport und Logistik – der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V., der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V. und der DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. – empfehlen ihren Mitgliedsunternehmen, gegen das Lkw-Kartell mit Hilfe des Abtretungsmodells der financialright claims zu klagen.

Mit diesem Modell, bei der der Rechtsdienstleister financialright claims mit der renommierten Kanzlei Hausfeld und dem weltweiten Prozessfinanzierer Burford Capital zusammenarbeitet, können Unterneh-

men ohne Kostenrisiko Ansprüche gegen Hersteller durchsetzen. Nur im Erfolgsfall fällt eine Provision in Höhe von 33% an. Für Mitglieder der genannten Verbände ist diese als Verbandsvorteil auf 28% reduziert.

Der Einsatz der innovativen Online-Plattform www.truck-damages.com zur Fahrzeuganmeldung reduziert erheblich den Aufwand für die einzelnen Unternehmen. Dank der Verwendung intelligenter IT-Lösungen können auch kleinere Fuhrparks berücksichtigt werden. Eine erhebliche Anzahl von Unternehmen hat über diese Plattform bereits Ansprüche für zu teuer erworbene Lkw angemeldet. Eine erste Klage für 3.200 Unternehmen mit einer Gesamtzahl von knapp 85.000 Lkw hat financialright claims im Dezember 2017 eingereicht.

Die Aussichten für die Kläger sind ausgesprochen gut. „Mittlerweile gibt es vier Grundurteile deutscher Gerichte in Sachen Lkw-Kartell, in denen die grundsätzliche Haftung der Lkw-Kartellanten ihren Kunden gegenüber festgestellt wurde“, sagt Dr. Alex Petrasincu, Partner bei der Kanzlei Hausfeld. Dies sind ein Urteil des Landgerichts Hannover vom 18. Dezember 2017 (Az. 18 O 8/17), zwei Urteile des gleichen Gerichts vom 16. April 2018 (Az. 18 O 21/17 und Az. 18 O 23/17) sowie ein Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 30. April 2018 (Az. 45 O 1/17). Die Gerichte haben dabei festgestellt, dass man – entgegen dem bisherigen öffentlichen Vorbringen der Lkw-Kartellanten – sehr wohl davon ausgehen kann, dass das Kartell zu überhöhten Preisen geführt hat. Das Landgericht Stuttgart hat zudem eine Vermutung dafür angenommen, dass das Kartell auch noch nach seinem offiziellen Ende im Januar 2011 für noch mindestens ein Jahr zu überhöhten Preisen geführt hat.

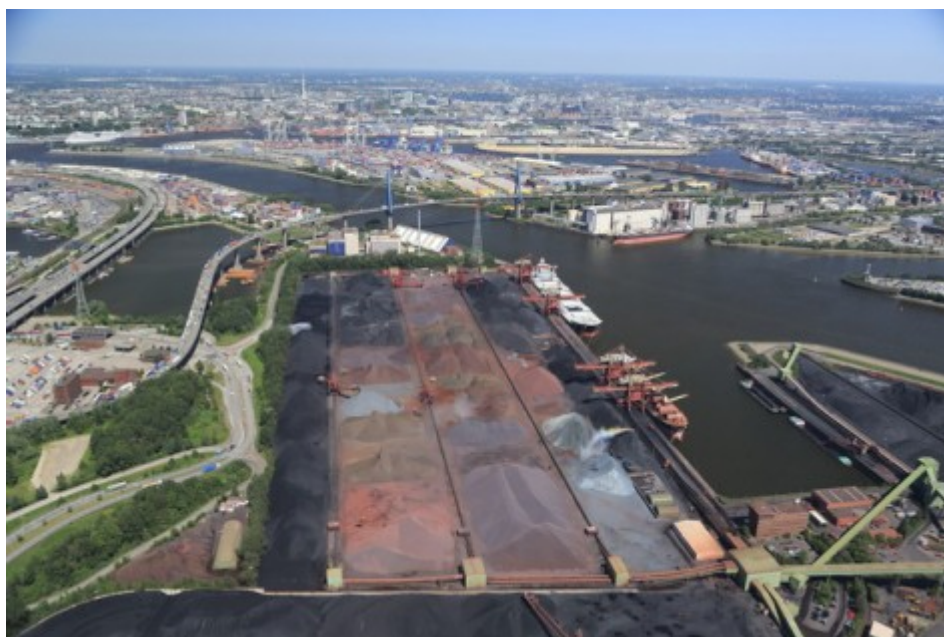
Im Zuge des Lkw-Kartells sind Unternehmen in ganz Europa klageberechtigt. Insgesamt summiert sich der Betrag, der Unternehmen durch nicht eingeklagten Schadenersatz allein in Deutschland zu entgehen droht, auf weit über zwei Milliarden Euro. Aufgrund der Erfahrung in anderen Fällen gehen Experten davon aus, dass der Schaden samt Zinsen konservativ gerechnet mindestens 10% des gezahlten Lkw-Kaufpreises (netto) bzw. 10% der gezahlten Leasingraten betragen dürfte. Bei einem Lkw-Kaufpreis (netto) von durchschnittlich EUR 50.000 bis 80.000 ist ein Schaden samt Zinsen pro Lkw von mindestens EUR 5.000 bis 8.000 EUR zu erwarten. Angesichts der 700.000 Lkw und Sattelzugmaschinen über 6 Tonnen, die zwischen 2003 und 2011 in Deutschland laut Kraftfahrtbundesamt zugelassen wurden, ergibt sich für diese Fahrzeuggruppe ein

möglicher Schadensersatz von 3,5 Milliarden Euro bis 5,6 Milliarden Euro.

BGL-Hauptgeschäftsführer Professor Dr. Dirk Engelhardt sieht für die Unternehmer Handlungsbedarf: „Wir raten unseren Mitgliedern eindringlich, ihre Ansprüche anzumelden. Angesichts des engen Wettbewerbs hat derjenige einen Vorteil, der seine Ausgaben im Griff hat – unter anderem, indem er einen fairen Preis für sein Fahrzeug zahlt und was zu viel gezahlt wurde mit Zinsen zurückerhält.“

Quelle: BGL, Foto: Port of Rotterdam

SEEHAFENBETRIEBE SCHLAGEN 300 MIO. T UM



Fast genau 300 Mio. t. Güter und damit 1,1% mehr als im Vorjahr haben die deutschen Seehafenbetriebe in 2017 umgeschlagen. Das geht aus Zahlen des Statistischen Bundesamtes hervor. Dabei gingen Exporte leicht zurück und Importe nahmen zu.

Im Gesamtverkehr wurden 299,5 Mio. t umgeschlagen. Der Versand lag mit 115,7 Mio. t 1,0% unter dem Vorjahr, der Empfang aus dem Ausland mit 175,3 Mio. t 2,5% über dem Vorjahr. Stark zugenommen haben Erze,

Steine und Erden (+15,7%) sowie die Energieträger Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (+10%). Rückläufig waren Sekundärrohstoffe und Abfälle (-18,7%) und Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft (-12,8%).

Der Güterverkehr mit China und europäischen Staaten blieb in etwa gleich (+0,3% bzw. +0,4%, jedoch +11,8% mit Norwegen), stieg stark mit Nordamerika (Mexiko, +16,0%, USA +13,6% und Kanada +7,9%) und sank mit Singapur (-9,9%) und Saudi-Arabien (-19,5%).

Der Containerumschlag war leicht rückläufig, mit - 0,5%, von 15,2 auf 15,1 Mio. TEU (Standard 20-Fuß-Container) sowohl im Import als auch im Export. Rückläufig waren die innereuropäischen Relationen (Russland -12,6% und Finnland -20,2%) sowie Afrika und Asien (Singapur -8,8%). Zugelegt haben jedoch die Containerverkehr mit China (+2,8%) und Amerika (+5,1%).

Insgesamt scheint das vergangene Jahr geprägt von starken Veränderungen in den Bereichen Energie und Land- und Forstwirtschaft sowie von der Konsolidierung und Neuordnung der Containerschifffahrt. Zahlen des Statistischen Bundesamtes zu einzelnen Standorten, die sich recht unterschiedlich entwickelt haben, sowie zur Entwicklung der Passagierzahlen auf Fähr- und Kreuzfahrtschiffen liegen noch nicht vor.

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Foto: HMM / Michael Lindner

ROBUSTES WACHSTUM UND HARTE BANDAGEN



Die globale Schiffbauindustrie konnte die Talsohle mit einer extrem schwachen Nachfrage in 2016 hinter sich lassen und eine Verdopplung der Auftragseingänge (in cgt) verbuchen.

Damit sind die Sorgen allerdings keinesfalls vorbei. Trotz der deutlichen Verbesserung reichen die Aufträge bei weitem nicht, um die weltweiten Produktionskapazitäten zu füttern. Diese lagen im letzten Jahr immer noch um fast 75% über dem Bestellvolumen. Die Bandagen im globalen Wettbewerb werden immer härter. China zieht mit Preisen unterhalb der Materialkosten immer mehr Aufträge in Nischenmärkten an sich. In Korea finanzieren die staatseigenen Banken, die nach Restrukturierungen heute oft Haupteigentümer bei den Werften sind, inzwischen auch wieder Verlustprojekte. Zusätzlich hat der Staat dort trotz Überkapazitäten angekündigt, 200 große Handelsschiffe bestellen zu wollen. Japan verweigert den Subventionswettbewerb bisher noch und verzeichnete ein weiteres Jahr mit sehr geringen Bestellungen. Die japanische Regierung prüft inzwischen eine WTO-Klage gegen Korea.

Der deutsche und europäische Schiffbau konnte sich bisher insgesamt von dem globalen Trend absetzen. Aufgrund der gesunden Nachfrage in den Spezialmärkten bei gleichzeitig eklatanter Schwäche in den Volumemärkten sprang der wertmäßige Marktanteil Europas zwischenzeitlich von unter 10% auf über 50%. Auch 2017 betrug der Wert immer noch beeindruckende 35%. Die Auftragseingänge in Deutschland reichten 2017 dagegen erwartungsgemäß bei weitem nicht an das Rekordjahr 2016 heran. Auf Basis des robusten Auftragsbuchs entwickelt sich die Produktion der

deutschen Werften aber weiterhin positiv. Die Spezialisierung der europäischen und insbesondere der deutschen Schiffbauindustrie und die erfolgreiche Fokussierung auf High-Tech-Nischenmärkte zahlt sich aus.

„Heute werden reihenweise einzigartige Großprojekte, die den höchsten Anforderungen genügen, pünktlich abgeliefert. Diese Meisterleistung wird von den Werften in enger Zusammenarbeit mit Hunderten hochspezialisierter Unternehmen vollbracht. Die erstklassige Systemkompetenz ist ein wesentliches Merkmal, das unseren Standort stark und unsere Branche für Deutschland besonders wertvoll macht“, erklärt VSM-Präsident Harald Fassmer, Geschäftsführer der Fassmer Werft GmbH auf der Pressekonferenz anlässlich der jährlichen Mitgliederversammlung des Verbandes.

Der weitgehende Rückzug aus dem Frachtschiffbau hatte allerdings auch schmerzhaft Anpassungen und Arbeitsplatzabbau auf den Werften erforderlich gemacht. Die Anzahl der in Deutschland gebauten Schiffe nahm deutlich ab und reicht für die vielfältige heimische Zulieferindustrie schon lange nicht mehr aus. Dafür sind die Wertschöpfungsketten heute viel komplexer, sodass die Branche insgesamt bei Umsatz und Beschäftigung deutlich zulegen konnten.

Die schwache Weltmarktkonjunktur gepaart mit der zunehmend interventionistischen Politik in wichtigen Schiffbauländern erfordern neue Antworten. Effektive globale Handelsregeln wären für alle Marktteilnehmer hilfreich, denn Überkapazitäten und ein überzogener Preiswettbewerb schlagen sich in der gesamten Wertschöpfungskette nieder. Hinzu kommen weitere Marktverzerrungen durch wachsende Local-Content-Anforderungen sowie durch erschwerte Rahmenbedingungen in den Zielmärkten. „So manches Mal wurde aus einer erhofften ‚WinWin‘ schnell eine ‚Win-and-Regret‘-Situation“, macht Fassmer deutlich.

Die globalen Risiken nehmen zu. Wachsender Protektionismus, Technologieklaue und Kampfpreise wie aktuell im Fährsegment stellen sehr konkrete Bedrohungen dar. Der maritime Wirtschaftsstandort Deutschland ist gut beraten, Kräfte zu bündeln und alles zu unternehmen, was die Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

„Die Verabschiedung der Maritimen Agenda 2025 im letzten Jahr war ein wichtiger Schritt und auch der Koalitionsvertrag bietet viele gute Anknüpfungspunkte. Aber allen Beteiligten muss bewusst sein, dass eine

Fortschreibung des Status Quo alleine für die Zukunft nicht mehr ausreichen wird“, mahnt auch VSM-Hauptgeschäftsführer Dr. Reinhard Lücken. „Finanzierungsthemen, die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, steigende Sozialabgaben, ausufernde Tarifabschlüsse sowie zunehmender Bürokratismus sind eine große Herausforderung und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland. Bei unserer Innovationsoffensive dürfen wir nicht nachlassen. Und auch die Zusammenarbeit in Europa könnte ein verstärktes Engagement gut vertragen,“ erläutert Lücken weiter.

„Wir haben gute Chancen, wenn alle Akteure der maritimen Industrie näher zusammenrücken und an einem Strang ziehen. Die Marktverzerrungen verstärken die Überkapazitäten und belasten damit auch die Schifffahrt, der dann das Geld fehlt, um in unsere saubere und sichere Technologie zu investieren. Darum ist eine kluge Standortpolitik und beherrschtes Handeln, das der Bedeutung der maritimen Wirtschaft gerecht wird und alle zur Verfügung stehenden Stellschrauben nutzt, so wichtig“, unterstreicht Lücken abschließend.

Quelle und Foto: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V., Norbert Brackmann (CDU), Maritimer Koordinator der Bundesregierung