

AUCH DSLV NENNT SONDIERUNG „VAGE“



Die Sondierungsergebnisse von CDU, CSU und SPD greifen grundsätzliche Forderungen des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) wie die Verstärkung von Investitionen in die analoge und digitale Infrastruktur sowie die Durchsetzung eines Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes zwar generell auf, insgesamt bleiben die Vereinbarungen zum Bereich Verkehr aber eher knapp gehalten und vage.

Gleichwohl ist das 28-seitige „GroKo“-Sondierungspapier weniger restriktiv, als noch die Entwürfe der „Jamaica“-Sondierer.

Pauschale Fahrverbote aus Gründen des Umweltschutzes will eine neue GroKo offensichtlich nicht durchsetzen. Entgegen ursprünglicher Verlautbarungen werden die bisherigen Klimazwischenziele aber nun doch nicht in Frage gestellt, dafür sollen jetzt „Handlungslücken zur Erreichung des Klimaschutzziels 2020 geschlossen werden“. Welchen Beitrag der Verkehr in diesem Kontext leisten soll, bleibt zunächst offen.

Der breite Raum, den vor allem die Themenfelder „Europa“ sowie „Arbeit und Soziales“ in den Sondierungsergebnissen einnehmen, deutet auf die Schwerpunkte der Regierungsarbeit der nächsten Großen Koalition hin. „Dies ist nicht grundsätzlich falsch“, so DSLV-Präsident Mathias Krage, „doch dürfen CDU, CSU und SPD angesichts der politischen Brisanz konkurrierender Themen die Systemrelevanz der Logistik in der politischen Arbeit nicht wieder vergessen.“

Angesichts ehemals weit auseinander liegender Positionen zum Beispiel in der Migrationspolitik ist die Aussicht auf eine handlungsfähige Regierung ein durchaus zu begrüßender Erfolg. Die Vereinbarungen lassen trotz neuer Zuwanderungsbegrenzungen erwarten, dass zukünftig gezielter dringend benötigte Fachkräfte angeworben werden können.

„Jetzt müssen die Koalitionäre noch Fleisch an die Knochen bringen. Der Koalitionsvertrag muss deshalb deutliche Aussagen zur Gestaltung einer integrierten Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik, wie sie der DSLV in seinen Erwartungen an die Bundesregierung der 19. Legislaturperiode formuliert hat, liefern“, schließt Krage. 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 und Foto: DSLV

SONDIERUNGEN: BDB VERMISST AUSSAGEN



Die Ergebnisse der Sondierungsgespräche von CDU/CSU und SPD fallen für das Güterverkehrs- und Logistikgewerbe ernüchternd aus, meint der BDB. Auf nicht einmal einer DIN-A-4-Seite wird das Kapitel „Verkehr und Infrastruktur“ abgehandelt.

Schwerpunkte bilden hier Bekenntnisse zur Abwehr von Fahrverboten und zur Verbesserung der Luftreinhaltung, sowie die Notwendigkeit von Innovationen. Wirklich Neues oder konkret Greifbares ist in der Unterlage jedoch kaum zu finden: Infrastruktur soll ausgebaut und „modernisiert“ werden. Es wird ein „Bündel an Maßnahmen“, u.a. zur Erreichung der Klimaziele von Paris, angekündigt. Dieses soll die Förderung von Elektromobilität des ÖPNV und des Schienenverkehrs beinhalten. Sauberere Motoren werden ebenfalls für erforderlich gehalten. Die Ankündigung des Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes greift zwar den Aspekt der überlangen Planungs- und Bauausführungszeiträume in Deutschland auf. Wodurch die Beschleunigung allerdings erfolgen soll und wie sich dieses Gesetz zum Beispiel vom Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz aus dem Jahr 2006 unterscheidet, wird nicht mitgeteilt.

„Das ist uns zu wenig!“, lautet daher das Fazit von Martin Staats (Foto), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Er erklärt weiter:

„Die Transport- und Logistikbranche als integraler Bestandteil der Wertschöpfungskette findet in dieser Unterlage de facto nicht statt. Wir vermissen Antworten auf die Frage, wie der Güterverkehr der Zukunft mit seinen beständig wachsenden Transportmengen in ökonomisch sinnvoller und ökologisch verantwortungsvoller Weise gestaltet wird, gerade **hier** kann der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiffahrt einen überaus wertvollen Beitrag leisten. Vor dem Hintergrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Logistikbranche hätten wir erwartet, dass bereits auf Sondierungsebene erste konkret greifbare Absichten präsentiert werden, die dann in den folgenden Koalitionsverhandlungen vertieft würden.“

Deutschland als Industrieland und Exportnation ist auf einen leistungsfähigen und international wettbewerbsfähigen Transportsektor angewiesen. Die Herausforderungen haben die Sondierer genannt. Leider liefern sie jedoch keine greifbaren Hinweise zu den künftigen Rahmenbedingungen, z.B. zum Ausbau der Bundeswasserstraßen, zum Abbau des enormen Mangels an Fachplanungspersonal in der bundeseigenen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, zur Vernetzung der Verkehrsträger oder zur Unterstützung für innovative und emissionsarme Antriebe und Kraftstoffe in der Schifffahrt.

„Insgesamt kann das Ergebnis der Sondierungen nicht befriedigen, das Papier ist ein rückwärtsgewandtes Bekenntnis, das die Antworten auf die großen Herausforderungen vermissen lässt. Das deutliche Bekenntnis von CDU/CSU und SPD zu den Klimazielen 2020, 2030 und 2050 ist erfreulich. Es hätte dann aber nahe gelegen, eine programmatische Aussage für eine Verlagerung von mehr Verkehr auf Schiff und Bahn zu treffen, die bekanntlich besonders umweltfreundliche Transportmittel mit extrem niedrigen Emissionen an Klimagasen darstellen.“ so BDB-Präsident Martin Staats.

Quelle und Foto: BDB

BINNENHÄFEN SICHERN UND ENTWICKELN



Anlässlich des Abschlusses der Sondierungen zwischen Union und SPD und möglichen Koalitionsverhandlungen betont der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die Notwendigkeit, die Binnenhafenstandorte in Deutschland zu sichern und zukunftsgerecht zu entwickeln.

Dabei rücken aus Sicht des BÖB vier Schwerpunktbereiche in den Fokus:

- Sicherung von Hafenstandorten im Konflikt mit der Stadtentwicklung
- Ausbau und Entwicklung der Hafenstandorte
- Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze
- Zukunftsausrichtung der Häfen

Für die Binnenhäfen geht es um ihre Zukunft. Sie leisten einen großen Beitrag für einen nachhaltigen Güterverkehr und sichern Standorte von Industrie, Logistik und Gewerbe. Die Weichenstellungen der kommenden Legislaturperiode dienen dazu, die Binnenhäfen für die kommenden Jahrzehnte zukunftssicher auszurichten. Hierzu hat der BÖB seine wichtigsten Themen in einem Positionspapier zusammengefasst das es [hier gibt](#) .

Quelle: BÖB, Foto: NDH

FAHRPLAN FÜR DIE WICHTIGSTEN PROJEKTE



Verkehrsminister Hendrik Wüst hat den im Koalitionsvertrag angekündigten Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans in Nordrhein-Westfalen vorgestellt.

Der Masterplan macht die wesentlichen Projekte im Bundesfernstraßenbau in den kommenden Jahren deutlich. Er zeigt, wie die Landesregierung die vom Bund beauftragten Straßenprojekte abarbeiten wird.

Allein für Nordrhein-Westfalen hat die Bundesregierung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 200 Straßenprojekte mit einem Volumen von mehr als 20 Milliarden Euro bis zum Jahr 2030 festgelegt. „Die Vielzahl der Projekte zeigt: Der Investitionsstau ist so groß, dass nicht alle Maßnahmen gleichzeitig gebaut werden können. Die Straßenbauverwaltung konzentriert sich zunächst auf Projekte zur Engpassbeseitigung“, sagte Minister Wüst. „Mit dem Masterplan schafft die Landesregierung eine neue Transparenz über Projekte und ihre Abläufe. Die Landesregierung zeigt, was sie tut. Und sie muss tun, was sie zeigt.“

Der Masterplan dient als Steuerungsinstrument für den ausführenden Landesbetrieb Straßenbau.NRW. Er ist die Grundlage für ein verbessertes Projektmanagement, weil er das Vorgehen strukturiert. Planungs- und Baukapazitäten werden effizient eingesetzt.

Den „Masterplan zur Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen“ sowie das „Arbeitsprogramm 2018“ gibt es unter www.vm.nrw.de

Auf dieses klare Signal zum Infrastrukturausbau haben viele Unternehmen in NRW lange gewartet: „Wir begrüßen und unterstützen ausdrücklich den heute von Landesverkehrsminister Wüst vorgelegten Masterplan für den Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen in NRW“, so Joachim Brendel, Federführer Verkehr für IHK NRW. Die Wirtschaft sieht im Masterplan das wichtige Bekenntnis der Landesregierung, dass Wachstum und Wohlstand in NRW nur mit einer intakten und leistungsfähigen Infrastruktur erreicht und gesichert werden können. Damit der Plan in die Tat umgesetzt werden könne, müsse der bereits eingeleitete Hochlauf der Planungskapazitäten konsequent weitergeführt werden.

Nicht nur der Masterplan an sich, auch seine Prioritätensetzung finde grundsätzliche Zustimmung, „auch wenn nicht alle Wunschprojekte in den Teilregionen NRWs gleichzeitig in Erfüllung gehen können“, so Brendel. „Logistikketten enden nicht an Kreis- oder Regierungsbezirksgrenzen“. Deshalb sei es nachvollziehbar, zunächst dort Schwerpunkte zu setzen, wo der Wirtschaftsverkehr in NRW mit den größten Engpässen konfrontiert ist. Ebenso wichtig sei es aber, die Kernregionen wachstumsstarker, mittelständischer Industrieunternehmen in NRW nicht zu vernachlässigen. Starke Industrieregionen wie das Siegerland und Sauerland, Ostwestfalen und das Münsterland bräuchten ebenso Anschluss an die nationalen und europäischen Magistralen. „Das hat der Masterplan weitgehend berücksichtigt“, so Brendel.

Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Foto: strassen.nrw

MITTLERER NIEDERRHEIN IM REGIONENVERGLEICH



Der Wirtschaftsstandort Mittlerer Niederrhein entwickelt sich weniger dynamisch als vergleichbare Regionen. Bei wichtigen volkswirtschaftlichen Kennzahlen wie der Arbeitslosenquote und dem Wirtschaftswachstum liegt der Mittlere Niederrhein hinter deutschen Spitzenregionen und sogar hinter dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt zurück.

Dies zeigt die Analyse „Der Mittlere Niederrhein im Regionenvergleich“, die die IHK Mittlerer Niederrhein vorgestellt hat. In der Studie wurde der IHK-Bezirk – Mönchengladbach, Krefeld, Rhein-Kreis Neuss und Kreis Viersen – anhand von 24 volkswirtschaftlicher Indikatoren mit anderen deutschen Regionen ähnlicher Größe verglichen. „Das Ergebnis zeigt, dass der Niederrhein zwar großes wirtschaftliches Potenzial hat“, erläutert IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz. „Wenn wir mit deutschen Spitzenregionen mithalten wollen, müssen wir allerdings die Standortbedingungen für die Wirtschaft weiter verbessern. Die Region kann mehr.“

Es gibt eine Reihe von Indikatoren, die Mut machen. So zeichnet die Unternehmen am Niederrhein eine überdurchschnittliche Produktivität aus. „Das bedeutet, dass die Betriebe effizient arbeiten und gut aufgestellt sind“, betont Steinmetz. Das zeigt sich auch an der Kaufkraft. Die Studie zeige allerdings auch, dass die Region seit 2007 bei der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts sowohl gegenüber den Vergleichsregionen als auch dem bundesdeutschen Durchschnitt Boden verloren habe. „Selbst NRW insgesamt, das sich in dieser Zeit nicht als Wachstumsmotor Deutschlands erwiesen hat, weist ein höheres Wirtschaftswachstum auf“, sagt Steinmetz. Daher fordert die IHK eine stetige Weiterentwicklung der guten Verkehrsinfrastruktur in der Region, um die Internationalität der Wirtschaft als wichtige Stärke des Standorts zu erhalten.

Ambivalent ist das Bild bei der Lage auf dem Arbeitsmarkt. „Die Beschäftigtenzahl steigt, und die Arbeitslosigkeit sinkt“, erläutert Steinmetz. „Im Schnitt war die Entwicklung in den Vergleichsregionen sowie in Deutschland insgesamt allerdings noch besser.“ Die durchschnittliche Arbeitslosigkeit am Mittleren Niederrhein ist sogar höher als in NRW. Der Niederrhein weist laut der IHK-Studie zudem eine im Deutschland-Vergleich überdurchschnittliche Quote an jungen und älteren sowie Langzeitarbeitslosen aus. „Das zeigt, dass es sich um ein strukturelles Problem handelt“, erklärt Steinmetz. Die überdurchschnittliche Sozialhilfequote am Niederrhein hänge ebenfalls mit der hohen Arbeitslosigkeit zusammen.

Auch im Bereich „Öffentliche Haushalte“ beschreibt die IHK-Studie Licht und Schatten. Bei den Indikatoren „Realsteueraufbringungskraft“ und „gemeindliche Steuerkraft“ liegt der Mittlere Niederrhein im Mittelfeld. „Gerade die regionale Wirtschaft sorgt durch ihre Steuerzahlungen dafür, dass die Region kein Einnahmeproblem hat“, erklärt Steinmetz. Dennoch wird bei den kommunalen Schulden ein im Deutschland-Vergleich überdurchschnittlich hoher Wert erzielt. „Für die Wirtschaft ist es wichtig, dass die Städte und Gemeinden solide Finanzen aufweisen, sonst können wichtige Infrastrukturprojekte nicht realisiert werden“, erklärt Steinmetz. „Daher sollten die Kommunen ihre Haushalte auf der Aufwandsseite konsolidieren.“

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein

IHK BEGRÜßT DEN NEUEN REGIONALPLAN



Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein begrüßt den von der Bezirksregierung Düsseldorf beschlossenen Regionalplan.

Das Planwerk biete der Wirtschaft in der Region eine Reihe vielversprechender Entwicklungsmöglichkeiten.

„Das Ergebnis kann sich sehen lassen“, betont Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, der seit Januar 2016 die Wirtschaft als beratendes Mitglied im Regionalrat vertritt. „Fast 1.600 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen werden in unserem IHK-Bezirk dargestellt.“

Sieben Jahre hat die Erstellung des Regionalplans gedauert. An diesem Prozess haben sich die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammer Düsseldorf schon frühzeitig gemeinsam beteiligt. Bereits im August 2011 haben die Institutionen gemeinsam einen Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan veröffentlicht. Darin wurden schon vor Erscheinen des ersten Planentwurfs die Erwartungen der Wirtschaft an den neuen Regionalplan formuliert. In den folgenden Jahren brachten sich die Kammern in die Diskussionen um die verschiedenen Entwurffassungen ein. „Etliche Wünsche der Wirtschaft, beispielsweise ein Umgebungschutz für Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche oder die Darstellung großräumiger Ansiedlungsbereiche für Industrie und Logistik, haben so Einzug in den Regionalplan gehalten“, erklärt Steinmetz. Gemeinsam mit den Kommunen hatte sich die IHK für eine gute Flächenausstattung engagiert. „Insgesamt ist ein ausgeglichenes Planwerk entstanden, das der Wirtschaft in den weiteren kommunalen Planungen Wachstumschancen bietet“, so Steinmetz.

Für Krefeld hält der Regionalplan 233 Hektar gewerbliche Reserveflächen vor. „Das sind nicht immer neue Flächen. In dieser Zahl stecken auch innerstädtische Flächen, die noch nicht bebaut sind“, erläutert Steinmetz.

Neue Flächen für Krefeld sind insbesondere in dem 125 Hektar großen interkommunalen Gewerbegebiet Krefeld/Meerbusch an der A 44 vorgesehen. Das Areal war zunächst kleiner dimensioniert. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von IHK und Kommunalvertretern wurden Argumente und Konzepte erarbeitet, die letztendlich auch die Bezirksregierung und den Regionalrat überzeugt haben. „Es wäre nachlässig, wenn wir die hervorragende Lage an der Autobahn und die unmittelbare Nähe zum Flughafen Düsseldorf nicht nutzen würden und hier eine einmalige Chance für ein interkommunales Gewerbegebiet mit regionaler Strahlkraft an uns vorbeiziehen lassen würden“, sagt Steinmetz.

Jetzt seien die Kommunen am Zug. „Wir gehen davon aus, dass die Kommunen alle Kraft darauf verwenden, die Flächen im Regionalplan schnellstmöglich in örtliches Planungsrecht umzusetzen und baureif zu machen“, betont Steinmetz. „Dabei steht die IHK ihnen weiterhin unterstützend zur Seite.“

Den Regionalplan gibt es auch [hier](#)

Quelle: IHK Mittlerer Niederrhein, Grafik: CGW GmbH/ Bezirksregierung Düsseldorf (Regionalplanentwurf 2014)

DER BREXIT UND DER PORT OF ROTTERDAM



Mit der Trennungsvereinbarung zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union bricht für die Wirtschaft eine wichtige Zeit an. Wie wird die Beziehung zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU nach dem 29. März 2019 aussehen?

Für die Hafenwirtschaft in Rotterdam ist es wichtig, dass sich Unternehmen möglichst gut vorbereiten und Änderungen minimal sind. Dies

erfordert ein starkes Engagement der Wirtschaft selbst, aber gewiss auch des niederländischen Staates und der Europäischen Union.

Für Rotterdam ist das Vereinigte Königreich nach Russland vom Volumen her das zweitwichtigste Herkunftsland für die über das Meer an- und abtransportierten Güter. Nach Deutschland, Belgien und Russland steht das Land mit 40 Mio. t (8,5 % des Gesamtumschlags von Rotterdam) an 4. Stelle. Der britische Import umfasst vor allem Shortsea-Fracht: Roll-on/Roll-off (RoRo)-Ladung, Container und flüssiges Massengut. Der britische Export in die Niederlande besteht vor allem aus flüssigem Massengut (insbesondere Nordseeöl) sowie aus Shortsea- und RoRo-Ladung.

Die größten Bedrohungen für den Rotterdamer Hafen im Falle eines Brexits sind die Qualität und Kapazität des Zolls. Es gibt Schätzungen des Rotterdamer Zolls, dass zum 30. März 2019 über 100 gut ausgebildete zusätzliche Zöllner in Rijnmond benötigt werden. Außerdem sind die erforderlichen zusätzlichen Kontroll- und Inspektionspunkte für die niederländische Behörde für Lebensmittel- und Produktsicherheit NVWA eine weitere Herausforderung. Dies gilt natürlich auch für den Zoll im Vereinigten Königreich. Es stellt sich auch die Frage, ob die Zollkapazität 2019 für die Verarbeitung so vieler zusätzlicher Deklarationen ausreicht.

Zolldeklarationen bedeuten auch längere Wartezeiten mit den damit einhergehenden Kosten für die Verlade- und Transportunternehmen, aber auch zusätzliche Staus im Hafengebiet. Bei Shortsea- und RoRo-Terminals erwartet man, dass der verfügbare Platz für die wartenden Lkw zu begrenzt ist; somit wird eine der Herausforderungen u. a. für den Hafenbetrieb sein, dabei Unterstützung zu bieten. Es geht nicht nur um Platz am Terminal, sondern möglicherweise können sich die Wartezeiten auch auf die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur durch lange Staus vor dem Terminal (A15) auswirken.

Der niederländische Staat sollte gemeinsam mit der Wirtschaft die Kapazitäts- und Qualitätsherausforderungen des Zolls und der Infrastruktur aufgreifen. Außerdem ist es wesentlich, dass er bei der Vorbereitung von Unternehmen auf Pläne für Eventualitäten Unterstützung bietet, sodass der Übergang möglichst vorhersagbar ist.

Für die Europäische Union kommt es darauf an, dass sie sich außer mit

dem Kapazitätsproblem während der Verhandlungen auch mit einer guten Abstimmung der digitalen Infrastruktur befasst: Die IT-Systeme der Niederlande und des Vereinigten Königreichs sollten gut aufeinander abgestimmt sein. Schließlich sollte die Europäische Union dafür sorgen, dass ein „Level playing field“, also gleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen, d. h. im Falle von Vereinbarungen sollten diese zwischen allen Hafentorten auf dem Kontinent und dem Vereinigten Königreich gelten, mit den gleichen Verfahren.

Es ist unsicher, wie die Welt am 29. März 2019 aussieht: Gibt es einen Handelsvertrag? Kommt eine Übergangsregelung unter den Bedingungen der Gesamtheit des gültigen EU-Rechts oder gibt der EU-Block doch bei bilateralen Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich nach? Es ist somit auch nicht sicher, welche Form der Tarifgestaltung für die Produktionsunternehmen im Hafengebiet gilt. Es gibt beispielsweise Unternehmen, die sowohl über Produktionseinheiten im Vereinigten Königreich als auch in Rotterdam verfügen. Alle Produktions- und Handelsunternehmen werden auf jeden Fall Beeinträchtigungen durch mehr oder weniger zurückgehende Volumina unterliegen, sowohl aufgrund der Gebühren als auch durch geringeres Wirtschaftswachstum und Wechselkursschwankungen. Kurzum, es wird nicht viele Gewinner geben.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VERNETZUNG STÄRKT SICHERE LIEFERKETTEN



Anforderungen an die Sicherheit von Lieferketten steigen stetig. Aus diesem Grund bündelt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL-V) seine bisherigen Aktivitäten zum Thema Logistik-sicherheit / Security jetzt in einer Kommission.

Ziel des Ausschusses ist die Entwicklung verkehrsträgerübergreifender Strategien zur Gefahrenabwehr sowie die Bewertung zukünftiger Gesetzgebungsvorhaben. Schwerpunkte der konstituierenden Kommissionssitzung im Oktober 2017 in Berlin waren die Ursachenanalyse der in Europa steigenden Frachtkriminalität, insbesondere im Straßengüterverkehr sowie Maßnahmen zum Schutz gegen Cyberkriminalität.

„Die Logistik bewegt hohe Warenwerte und kann aus unterschiedlichen Gründen Ziel organisierter Kriminalität sein. Die Delikte variieren von Frachtraub und Ladungsdiebstahl über Datenklau und Cybererpressung bis zum Terrorismus. Zur Erhöhung der Logistik-sicherheit sowie zum Schutz der Mitarbeiter, der Assets der Spedition und der Sicherheit der Bevölkerung, bedarf es grundsätzlich einer konzertierten Strategie aller Beteiligten“, so der jetzt gewählte Kommissionsvorsitzende Christoph Zurheide (Foto)(Deutsche Post/DHL).

Die DSLV-Kommission dient neben dem Erfahrungsaustausch zwischen Logistikdienstleistern auch der weiteren Vernetzung der Speditionsbranche mit Versicherungen, mit Ministerien und Strafverfolgungsbehörden. Neben dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV) ist deshalb auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (B-

MVI) ständiger Gast der DSLV-Kommission. Auch von den in der Praxis erprobten Sicherheitsleistungen der DSLV-Initiative s.a.f.e. (Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition – www.safe-spediture.de) profitiert die Arbeit des neuen Ausschusses.

Sicherheit ist kostenintensiv, betont der Speditionsverband und fordert Akzeptanz von der verladenden Wirtschaft für höhere Logistikkosten. Auch die Politik muss den Wert der Sicherheit für die systemrelevante Logistik begreifen. Problematisch ist immer noch die regional unterschiedliche und deshalb auch insgesamt ungenügende statistische Erfassung der Delikte. Dadurch entsteht zu wenig Verständnis bei den Strafverfolgungsbehörden für das Kriminalitätsphänomen Ladungsdiebstahl. Dessen finanzielle Folgen lassen sich allein in Deutschland auf mehrere hundert Millionen Euro pro Jahr beziffern. Dabei ist die Dunkelziffer erheblich, die Datenlage unklar. Deshalb begrüßt der DSLV die jetzt von mehreren Bundesländern initiierte länderübergreifende Konzentration der Strafverfolgungsbehörden, fordert aber den weiteren Aufbau polizeilicher Präventions- und Repressionsstrukturen bei Bund und Ländern.

Zurheide: „Absolute Sicherheit lässt sich dennoch nicht herstellen. Entscheidend für eine wirkungsvolle Sicherheitsarchitektur in der Logistik ist die Balance zwischen einem angemessen hohen Sicherheitsniveau und unternehmerischer Freiheit. Hiervon muss sich die Politik vor allem beim Erlass neuer Gesetze leiten lassen.“

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. www.dslv.org

Quelle und Foto: DSLV

DPD FORDERT RESERVIERTE PARKFLÄCHEN



Der internationale Paket- und Expressdienstleister DPD erwartet für die diesjährige Weihnachtssaison erneut ein Rekordgeschäft. Bereits im Vorjahr transportierte DPD so viele Pakete wie nie zuvor, im Vergleich zu Weihnachten 2016 rechnet DPD mit einem erneuten Zuwachs von 15 Prozent.

An den Spitzentagen vor Weihnachten erwartet DPD bis zu 50 Prozent mehr Pakete als an einem durchschnittlichen Tag des Jahres. Vor diesem Hintergrund fordert DPD von den Städten und Kommunen einen privilegierten Zugang zu öffentlichen Parkflächen.

„Gerade in der Weihnachtssaison erbringen Paketdienste eine unverzichtbare Grundversorgung für Handel und Einwohner in der Innenstadt“, erklärt DPD CEO Boris Winkelmann. „Die gewachsene infrastrukturelle Bedeutung einer zuverlässigen Warenversorgung spiegelt sich in immer neuen Paketrekorden wider. Städte und Kommunen sollten daher noch viel stärker als bisher an konstruktiven Lösungen mitwirken. Reservierte Parkflächen für Zusteller könnten zum Beispiel einen großen Beitrag dazu leisten, den Lieferverkehr verträglich zu gestalten.“

Allein DPD stellt vor Weihnachten an Spitzentagen mehr als 300.000 Pakete pro Stunde zu. An den mengenstärksten Tagen legen die Zusteller von DPD rund zwei Millionen Kilometer pro Tag zurück. Bei DPD sind in

der Paketzustellung sowie in den Sortierzentren bis zu 4.000 zusätzliche Mitarbeiter im Einsatz, um das Rekordvolumen zu bewältigen.

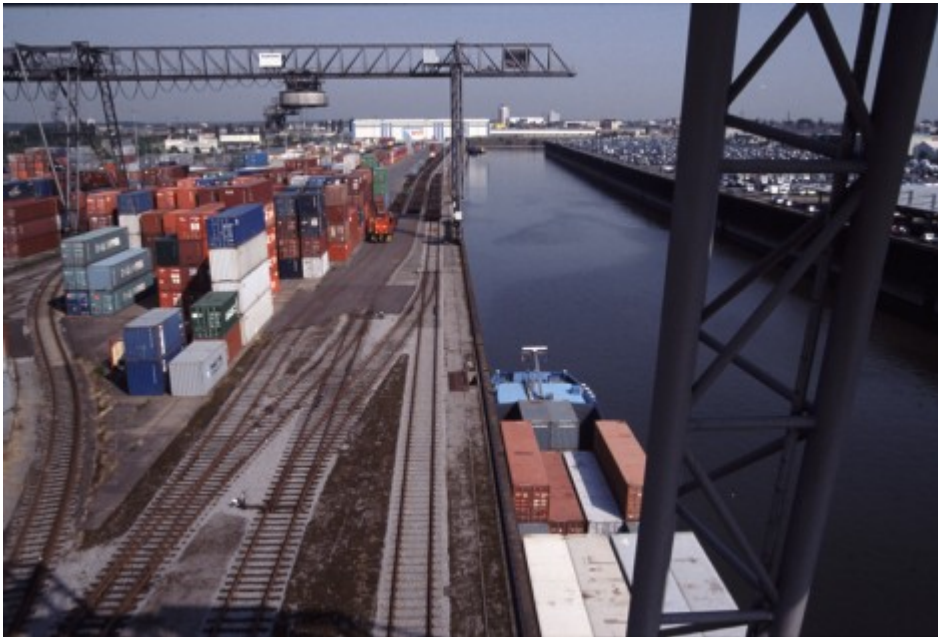
Nach Angaben des Bundesverbands Paket und Expresslogistik (BIEK) transportierten die Paketdienste in Deutschland im vergangenen Jahr erstmals mehr als drei Milliarden Pakete. Nach BIEK-Schätzungen wird bereits im Jahr 2021 die Marke von jährlich vier Milliarden Paketen überschritten werden.

Eine Intelligente City-Logistik gehört zu den tragenden Säulen von DrivingChange™, der internationalen Nachhaltigkeits-Strategie von DPD. In diesem Rahmen erprobt DPD fortlaufend alternative Zustellkonzepte für die Innenstadt. Beispiele dafür sind der Einsatz von Elektromobilen oder die Erprobung von Lastenrädern in Verbindung mit sogenannten Mikrodepots. Dazu ist DPD auch an einem Lastenrad-Projekt unter wissenschaftlicher Begleitung der Hochschule Nürnberg beteiligt. Dieses Projekt wurde im September dieses Jahres als „internationales Vorbildprojekt“ mit dem Mobilitätspreis des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) ausgezeichnet.

Zur Effizienz auf der sogenannten letzten Meile tragen auch die digitalen Services von DPD bei. So bieten die DPD App und das Onlineportal paketnavigator.de neben einer auf eine Stunde exakten Zustellprognose und einem kartengestützten Live-Tracking auch zahlreiche Möglichkeiten, ein Paket individuell umzuleiten. Empfänger können zum Beispiel veranlassen, dass ihre Sendung an einem sicheren Ort hinterlegt wird. Alternativ kann die Zustellung digital auf einen anderen Tag verschoben werden. Daneben lässt sich jede Sendung individuell „umleiten“, zum Beispiel an einen Paketshop, an eine andere Adresse (wie etwa den Arbeitsplatz) oder an einen Wunschnachbarn. Pro Monat verzeichnen die digitalen Services mehr als 2,5 Millionen aktive Nutzer, die DPD App wurde bereits 1,4 Millionen mal heruntergeladen. Wöchentlich kommen bis zu 15.000 Downloads hinzu.

Quelle und Foto: DPD

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