

SCHEUER BRINGT ZUSÄTZLICHE SCHIENENPROJEKTE AUFS GLEIS



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat zahlreiche zusätzliche Schienenprojekte vorgestellt, die in den kommenden Jahren vordringlich geplant und umgesetzt werden sollen. Es handelt sich um Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 bislang in die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ eingestuft waren.

Insgesamt 44 dieser Projekte wurden in den vergangenen Monaten gutachterlich unter die Lupe genommen und auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht – auch vor dem Hintergrund des vor Kurzem von Minister Scheuer vorgestellten Deutschlandtakts, einem optimalen Fahrplan mit dem die Menschen öfter, schneller überall an ihr Ziel kommen sollen. Zu dessen Umsetzung braucht Deutschland ein hochleistungsfähiges Schienennetz für den Personen- und den Güterverkehr.

Ergebnis der Bewertungen: 29 Schienenprojekte steigen in den „Vordringlichen Bedarf“ (die höchste Dringlichkeitsstufe) des Bundesverkehrswegeplans auf. Es handelt sich um 22 Neu- und Ausbautvorhaben, sechs Ausbautvorhaben von Eisenbahnknoten, sowie Maßnahmen für den Einsatz von 740-Meter langen Güterzügen. Die Projekte erhalten damit eine ganz konkrete Umsetzungsperspektive und können nun geplant werden.

Andreas Scheuer, Bundesverkehrsminister: „Wir bringen zusätzliche

Schienenprojekte aufs Gleis, die ein echter Gewinn für das gesamte Schienennetz und die Regionen sind. Mit ihnen beseitigen wir Engpässe, schaffen mehr Kapazitäten und stellen die Infrastruktur für den Deutschlandtakt bereit. Unsere Ziele: kürzere Fahrzeiten und bessere Verbindungen, auch in den Metropolregionen. Wir gehen damit einen weiteren Riesenschritt hin zu einer pünktlicheren und verlässlicheren Bahn und zum Wow-Effekt auf der Schiene.“

Enak Ferlemann, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr: „Der Ausbau der Knoten ist der Schlüssel zu einem leistungsfähigen Schienennetz. Davon profitieren Fern- und Güterverkehr und der Regionalverkehr gleichermaßen. Ein attraktiver Bahnverkehr in den Metropolregionen verbessert nicht zuletzt die Luftqualität und ist somit eine nachhaltige Investition in die Zukunft. Die mit dem heutigen Tag möglich werdenden Planungen der Projekte müssen nun zeitnah beginnen.“

Die zusätzlichen Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ umfassen:

Kleinere Projekte – mit großer Wirkung: Durch sie profitieren die Regionen von den deutlich kürzeren Fahrtzeiten, die durch die großen Neubauprojekte erzielt wurden.

Große Projekte – mit noch größerer Wirkung: Durch den Ausbau der großen Eisenbahnknoten erhalten Pendler in den Metropolregionen zusätzliche attraktive Optionen auf die umweltfreundliche Bahn umzusteigen.

Quelle: BMVI, Foto: HHM / H.-J. Hettchen

INNOVATION FÜHRT HAFEN IN NEUE EPOCHE

In der Regel sprudelt der RDM-Campus in Rotterdam nur so vor Innovation. Bei der Innovation Expo 2018 wurde dieser Effekt jedoch um ein Vielfaches verstärkt. Unternehmen und Institutionen aus den gesamten

Niederlanden präsentierten auf der Heijplaat ihre Ideen zur Verbesserung des Lebensraums. Der Rotterdamer Hafen spielt dabei eine Vorreiterrolle. „Wir können aus zwei Optionen wählen: entweder machen wir mit oder wir verlieren unsere Position.“

Die Innovation Expo ist das Event der Behörden, bei dem Unternehmen, Bildungseinrichtungen und zivilgesellschaftliche Organisationen ihre Innovationen der Öffentlichkeit vorstellen. In und rundum die RDM Onderzeebootloods (Unterseeboot-Halle) standen Dutzende von Innovationen – von Drohnen bis zu Cargobikes und von 3D-Druckern bis hin zu Treibstoffzellen – alle hatten ein gemeinsames Ziel: die Verbesserung des Lebensraums. Ein wichtiges Element dieser Lebensumwelt ist der Rotterdamer Hafen. Das verdeutlicht der Generaldirektor des Hafens Rotterdam Allard Castelein in seinem Hauptvortrag. „Mittels des niederländischen Klimagesetzes hat sich der Staat verpflichtet, die Kohlendioxid-Emissionen im Jahre 2030 um 49 Prozent zu senken. Das Hafengebiet ist für nicht weniger als 20 Prozent dieser Emissionen verantwortlich. Sollte es uns nicht gelingen, diese Emissionen erfolgreich zu senken, werden die Niederlande niemals in der Lage sein, diese Zielsetzungen vor 2030 umzusetzen.“

Innovationen sind somit erforderlich – auch im Hafen. „Es kann wohl sein, dass wir in verschiedenen Branchen Marktführer sind und dem Europäischen Wirtschaftsforum zufolge über die weltweit beste Infrastruktur verfügen, doch auf unseren Lorbeeren dürfen wir uns nicht ausruhen“, warnt Castelein. „Uns steht ein epochaler Wandel bevor. In diesem neuen Zeitalter geht es um Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Diese zwei Entwicklungen sind für unser Fortbestehen von grundlegender Bedeutung. Als Hafen können wir uns zwischen zwei Optionen entscheiden: entweder können wir uns beteiligen oder nichts tun, und damit in Zukunft unsere Position verlieren.“

Allein kann der Hafenbetrieb Rotterdam jedoch nicht innovieren. Dazu braucht er Unternehmen, Bildungseinrichtungen und andere Partner. Der Hafenbetrieb Rotterdam kann jedoch ein Ökosystem schaffen, in dem neue Innovationen zustande kommen und sich Startups zu voller Reife entwickeln können. Ein solches Ökosystem gibt es im Innovation Dock in der Halle neben dem RDM Unterseebootsschuppen „Innovation bedeutet, dass man seine Hausaufgaben machen muss und keine Angst davor haben darf, Fortschritte zu machen. Hier arbeiten intelligente Menschen an intelli-

genten Lösungen und wird eine Vielzahl an Schritten unternommen. Hier sprudelt es nur so vor Energie“, äußert sich Castelein.

Innerhalb des Themas Digitalisierung zählt das autonome Fahren zu Wasser zu einer der wichtigsten Prioritäten. Bei der Innovation Expo 2018 war viel Interesse an dem neuen Floating Lab zu verzeichnen – einem umgebauten Patrouillenboot, das den Hafen digital darstellt. Die digitale Karte stellt eine Bedingung dafür dar, dass in Zukunft unbemannte Schiffe von der Nordsee zum gewünschten Kai manövrieren können. „Was es bei der Luftfahrt schon viele Jahre gibt, muss doch auch für die Schifffahrt möglich sein. Wir tragen mit dem Floating Lab dazu bei, einen „digital twin“ (digitaler Zwilling) von unserem Hafen zu bauen“, erläutert Castelein.

Das Floating Lab ist mit zwei Stereokameras und sechs 360 °-Kameras ausgestattet. Die Bilder dieser Kameras werden gemeinsam mit anderen Daten, wie Fahrtgeschwindigkeit, Strömungsgeschwindigkeit, Informationen zu den Wetterbedingungen und Gezeiten gespeichert. Andere Partner – wie Studenten der Hochschule Den Haag können diese Bilder und Daten dazu verwenden, ein digitales Modell des Hafens zu erstellen. Ton van der Weele vom Hafenbetrieb Rotterdam tritt für das Floating Lab als eine der treibenden Kräfte auf. Das autonome Fahren zu Wasser hat, seiner Ansicht nach, nur Vorteile. „75 Prozent der Zwischenfälle zu Wasser sind auf eine menschliche Ursache zurückzuführen. Wenn wir diese eliminieren können, indem wir autonom fahren, tragen wir wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit in der Schifffahrt bei. Zudem ist es zunehmend schwieriger, Schiffsbesatzungsmitglieder zu finden.

Abgesehen von Hochschulen und Universitäten nutzt ebenfalls das Startup-Unternehmen Captain AI die Daten des Floating Lab. „Wir nutzen diese Daten, um mit Hilfe unseres Investors VStep ein Simulationsmodell zu bauen. Dieses Simulationsmodell benutzen wir dann zum Testen der Algorithmen, die für das unbemannte Fahren eines Schiffes erforderlich sind. Auf diese Weise können wir Tausende von Szenarien durchspielen, bevor wir einen Algorithmus in der Praxis testen. Die Sicherheit darf dabei natürlich nicht gefährdet werden“, unterstreicht Gerard Kruisheer. Der Gründer von Captain AI führt an, dass das autonome Fahren zu Wasser ein ganzes Stück schwieriger ist als beispielsweise das autonome Fahren auf der Straße. „Wer in seinem Auto auf die Bremse tritt, weiß genau, wann das Fahrzeug stillsteht. Das aber gilt nicht für ein Schiff. Dazu benötigen wir komplexere Algorithmen.“

men.“

Sicherheit ist einer der Gründe dafür, dass gerade der Hafenbetrieb Rotterdam die Daten für das autonome Fahren sammelt und zur Verfügung stellt. „An mehreren Standorten werden Untersuchungen zum autonomen Fahren zu Wasser durchgeführt, dann jedoch ohne Kooperation mit Hafenbetrieben oder anderen Instanzen. Das führt zu so genannten Black-Box-Lösungen, die niemals funktionieren werden. Denn wie können wir überhaupt gewährleisten, dass die Algorithmen in dieser Black Box sicher sind?“ So lautet die offen gestellte Frage von Programm-Manager Harmen van Dorsser vom Hafenbetrieb Rotterdam. „Zudem: Das autonome Fahren zu Wasser ist ebenfalls für den Hafenbetrieb selbst interessant. In diesem Zusammenhang kann man an das Fernlöschen von Bränden oder das Inspizieren von Kais anhand unbemannter Fahrzeuge denken.“

Abgesehen von der Digitalisierung ist Nachhaltigkeit die andere wichtige Priorität des Innovationsprogramms. Im Falle des Rotterdamer Hafens bedeutet dies tatsächlich einen Wechsel hin zu anderen Energieressourcen. „Der Hafen ist zu 60 Prozent von fossilen Brennstoffen abhängig. Und dabei geht es nicht nur um die Schifffahrt und den Straßenverkehr, sondern ebenfalls um die Chemie- und Öl-Industrie im Hafengebiet“, erklärt Peter Mollema, Strategie-Berater beim Hafenbetrieb Rotterdam. „Ungefähr sieben Prozent der weltweiten Kohlendioxid-Emissionen hängen mit dem Gütertransport zusammen. Die Schifffahrt ist dabei für fast drei Prozent verantwortlich, was dem Emissionsprozentsatz von ganz Deutschland entspricht.“

Mollema leitet bei der Innovation Expo 2018 einen Workshop zum Thema „Befreiung der Schifffahrt von CO₂-Emissionen“. „Es ist zu erwarten, dass die Kohlendioxid-Emissionen der Schifffahrt um 50 bis 250 Prozent steigen. Wenn wir nichts unternehmen, beläuft sich der weltweite Ausstoß in Kürze auf 17 Prozent. Wir müssen daher JETZT etwas unternehmen“, stellt Mollema klar. Was können Seehäfen in diesem Zusammenhang tun? Genau das ist die zentrale Frage, die zu einem Dilemma führt. „Müssen wir Schiffen, die für eine starke Verschmutzung sorgen, die Zufahrt verweigern? Das ist ziemlich kompliziert. Einerseits: Wenn wir höhere Anforderungen stellen, kann das zu einer Schwächung unserer Wettbewerbsposition führen. Andererseits: Wenn wir zu einem früheren Zeitpunkt die Innovation vorantreiben, können wir gegenüber der Konkurrenz einen Vorsprung aufbauen.“

Mehrere Dutzend Teilnehmer am Workshop veranstalteten ein Brainstorming zu den möglichen Maßnahmen. Diesbezüglich scheint eine Sache klar zu sein: Am besten kann Rotterdam gemeinsam mit den anderen Häfen vorgehen. Mollema schließt sich dieser Schlussfolgerung an. „Das können wir nicht allein schaffen. Wir haben mit Hamburg, Antwerpen, Barcelona, Long Beach, Los Angeles und Vancouver vereinbart, gemeinsam vorzugehen. Inzwischen haben sehr viele weitere Häfen wissen lassen, sich uns anschließen zu wollen. Auch sprechen wir mit Häfen in China, wie beispielsweise Shanghai.“

Mollema nennt eine Reihe von Maßnahmen. Der Hafenbetrieb Rotterdam investiert beispielsweise in nachhaltige Energie und LED-Beleuchtung im Hafen und nutzt seinen Einfluss, Vereinbarungen im IMO-Zusammenhang zu treffen. Der Hafen setzt sich dafür ein, das operative Geschäft im Hafen effizienter zu gestalten und untersucht die Möglichkeiten, Schiffe mit nachhaltig erzeugtem Strom zu versehen, so dass sie ihre Generatoren abstellen können. Mollema sagt dazu: „Nur mit der Ergreifung von operationellen Maßnahmen erreichen wir jedoch nicht mehr als die Hälfte der erforderlichen Kohlendioxid-Reduzierung. Wir müssen zudem auf alternative Brennstoffe setzen. Die für LNG (Flüssiggas) geltenden Rechtsvorschriften und die dazugehörige Infrastruktur sind jetzt in Ordnung, und das macht ebenfalls den Weg für Bio-LNG frei. Wir nehmen jedoch auch andere Biokraftstoffe, synthetische Brennstoffe und Wasserstoff unter die Lupe.“

Quelle: Port of Rotterdam, Video: YouTube

HAMBURG BEREITET SICH AUF DEN BREXIT VOR



Rund 1.000 Hamburger Unternehmen pflegen Handels- und Geschäftsbeziehungen mit Großbritannien. Der Senat will jetzt „No-Deal“-Szenario stärker in den Fokus nehmen.

Der Hamburger Senat bereitet sich seit Monaten auf den bevorstehenden Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union vor. „Seit dem letzten Juli laufen in der Koordinierungsstelle der Senatskanzlei die Fäden zusammen, um die Stadt auf den Brexit vorzubereiten. Es werden die notwendigen Anpassungen im Landesrecht vorgenommen, die Hamburger Verwaltung stellt sich auf den Austritt Großbritanniens ein und die Betroffenen werden bei ihren Vorbereitungen auf den Brexit unterstützt. Alle Behörden kümmern sich um das Thema und gehen die erforderlichen Gesetzesänderungen an“, so Annette Tabbara, Bevollmächtigte der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund, bei der Europäischen Union und für Auswärtige Angelegenheiten.

Etwa 1.000 Unternehmen in Hamburg stehen mit britischen Firmen in engen Geschäftsbeziehungen. 17,5 Prozent der hiesigen Wirtschaftsleistung soll nach einer [EU-Studie](#) vom Brexit betroffen sein. Besonders auf den Zoll kommen neue Herausforderungen zu, da deutlich mehr Kontrollen durchgeführt werden müssen.

Nach dem ernüchternden Ausgang der Brexit-Verhandlungen in der vergangenen Woche will der Hamburger Senat ein „No-Deal“-Szenario, also einen ungeregelten Brexit, noch intensiver als bisher in den Fokus nehmen. Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen

Union wird Auswirkungen auf viele Bereiche haben. Tabbara weiter: „Großbritannien ist eines der wichtigsten Partnerländer unserer Stadt. Dies gilt für die Wirtschaft, die Hochschulen und die Wissenschaft. Aber natürlich betrifft das auch die vielen familiären und freundschaftlichen Verbindungen. Wir wollen auch nach einem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU die traditionell engen Beziehungen zwischen Hamburg und Großbritannien aufrechterhalten und sich neu ergebende Chancen der Zusammenarbeit nutzen.“ Auffällig sei das stark gestiegene Interesse britischer Bürgerinnen und Bürger an Einbürgerungen in Hamburg: Die Zahl der Fälle hat sich im letzten Jahr verdreifacht (2016: 124 Einbürgerungen, 2017: 373 Einbürgerungen).

Tabbara kündigte eine spezielle Brexit-Website an, die in Kürze online gehen wird und auf der sich Bürgerinnen und Bürger über die Auswirkungen des Brexit und den aktuellen Sachstand der Verhandlungen informieren können. Auch der vom Senat mitfinanzierte Info-Point Europa steht für Informationen und Auskünfte rund um den Brexit zur Verfügung (www.infopoint-europa.de, Tel.: 040/41919104).

Die Hamburg Invest bemüht sich indessen um ansiedlungswillige britische Firmen und ist als One-Stop-Agency auf Messen und Events in Großbritannien vertreten. Die Hamburg Invest ist sowohl mit britischen als auch mit internationalen Unternehmen, die ihre Europäischen Headquarter von Großbritannien nach Hamburg verlegen wollen, in Kontakt. Hamburg präsentiert sich auf eigenen Veranstaltungen in London und anderen Städten als „Gateway to Europe“.

Erst vergangene Woche war eine Delegation aus sieben der führenden Londoner B2B-Startups, die in der Werbe- und Kreativszene angesiedelt sind, zu Besuch in Hamburg. London & Partners und Hamburg Invest, die Wirtschaftsförderungsgesellschaften beider Städte, haben es sich zum Ziel gesetzt, London und Hamburg auf politischer und wirtschaftlicher, aber auch auf wissenschaftlicher Ebene enger zusammenzubringen.

Quelle: Hamburg News, Foto: HHLA-CTA

NIEDERLÄNDER BÜNDELN KRÄFTE FÜR BREXIT



In den niederländischen Häfen suchen maßgebliche Unternehmen die Zusammenarbeit, um sich auf den Brexit vorzubereiten.

Port Community System Portbase beginnt zusammen mit dem Unternehmerverband Deltalinqs, der niederländischen Zollbehörde, den Interessenorganisationen FENEX, Evofenedex und Transport en Logistiek Nederland/AFTO, den Fährgesellschaften Stena Line, DFDS, CLdN, P&O Ferries und den Hafenbehörden von Amsterdam und Rotterdam ein Programm, das für den reibungslosen Warenverkehr vom und zum Vereinigten Königreich sorgen soll.

Das unsichere Ergebnis des Brexit führt ganz und gar nicht dazu, dass in den niederländischen Häfen geduldig abgewartet wird. Zurzeit prüft eine Arbeitsgruppe mit betroffenen Parteien, welche Änderungen im Fährverkehr notwendig werden. Diese Logistikkette, vom Verloader bis zum Transporteur, unterliegt zurzeit keinen Zollverpflichtungen. Infolge des Brexit müssen ihre Abläufe jedoch neu organisiert werden. Arthur van Dijk, Vorsitzender von Transport en Logistiek Nederland: „Die virtuelle Landesgrenze führt dazu, dass sich der freie Warenverkehr vom und zum Vereinigten Königreich komplett verändert. Zollformalitäten sorgen für gegenseitige Abhängigkeit im Logistikprozess, wodurch Schnelligkeit und Effizienz beeinträchtigt werden. Darunter leiden wir alle, weshalb wir gemeinsam nach einer Lösung suchen.“

In den niederländischen Häfen ist die administrative Abfertigung des ein- und ausgehenden Containerverkehrs bereits seit Jahren automatisiert. Über das Port Community System von Portbase verlaufen alle Prozesse der angeschlossenen Organisationen bereits jetzt schnell und effizient. Portbase-Direktor Iwan van der Wolf: „Diese Lösung ist für die Short-Sea-Kette umsetzbar, und wir prüfen, ob sie auch für den Transport mit der Fähre brauchbar ist. Portbase nimmt dabei eine koordinierende Rolle in der Entwicklung eines (IT-)Prozesses und Systems von Vereinbarungen ein. Mit der Neugestaltung des Port Community Systems kann die gesamte Kette automatisiert Daten teilen und für verschiedene Meldungen und Angaben wiederverwenden. Die Wiederverwendung von Daten führt zu weniger Fehlern, beschleunigt den Logistikprozess, und die verschiedenen Parteien können ihre Verantwortlichkeit und ihren Verwaltungsaufwand minimieren. Steven Lak, Vorsitzender von Deltalinqs: „Nur die am besten vorbereiteten Häfen werden auf dem europäischen Spielfeld weiterhin eine Vorzugsposition genießen. Das niederländische Institut für Verkehrspolitik hat geschätzt, dass die niederländischen Seehäfen zwischen 2,0 und 4,4% an gesamtem Warenumsatz verlieren, je nachdem, ob es einen Freihandelsvertrag oder ein „No deal“-Szenario geben wird. Konkret bedeutet dies einen Ladungsverlust zwischen 9 und 20 Millionen Tonnen. Durch die Investition in eine automatisierte kettenweite Lösung können wir diesen Schaden so weit wie möglich begrenzen.“

Eine gemeinsame Herangehensweise ist notwendig, denn die wirtschaftlichen Interessen sind groß und in einer Kette kann niemand Alleingänge machen. Der Hafengemeinschaft ist damit geholfen, wenn der ein- und ausgehende Fährverkehr nicht stagniert und keine Staus und Wartezeiten entstehen. Die Zusammenarbeit mit der Zollbehörde spielt dabei eine große Rolle. Die niederländische Zollbehörde ist wegen ihrer effizienten Abläufe als eine der besten Zollbehörden der Welt bekannt. Nanette van Schelven, Generaldirektorin Zollbehörde: „Unser Grundsatz ist intelligente Überwachung mit minimalem Eingriff in die Logistikkette. Die automatisierte Abwicklung im Containertransport verläuft bereits seit Jahren zu großer Zufriedenheit aller beteiligten Parteien. Effiziente Abwicklung ist sowohl für die Behörden als auch die Unternehmen von großem Wert und stärkt die Wettbewerbsposition der niederländischen Häfen.“

Quelle: gemeinsame Pressemitteilung von FENEX, evofenedex, Transport en Logistiek Nederland/AFTO, Deltalinqs, de Nederlandse Douane, Stena

Line, DFDS, CLdN, P&O Ferries, den Hafenbehörden von Amsterdam und Rotterdam sowie Portbase, Foto: Port of Rotterdam

BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM TROCKENEN



Die monatelange Dürre in Deutschland hinterlässt in der Binnenschifffahrt deutliche Spuren. Die Flüsse führen stellenweise kaum noch Wasser.

Auf dem Rhein, der wichtigsten Binnenwasserstraße in ganz Europa, musste die Schifffahrt im Süden Deutschlands in Teilen eingestellt werden, nachdem zum Beispiel am Pegel Kaub historische Tiefstände gemessen wurden. Auf der Elbe wurde die gewerbliche Schifffahrt bereits vor Monaten eingestellt. Und an der Donau bereitet die seit Jahrzehnten vernachlässigte, 70 Kilometer lange Strecke zwischen Straubing und Vilshofen erhebliche Schwierigkeiten, da dort Flussausbaumaßnahmen nicht stattfinden. Die seit Juni anhaltende Trockenheit macht sich nicht nur in den frei fließenden Flüssen, sondern mittler-

weile auch in den staugeregelten Flüssen und Kanälen bemerkbar. Auch hier ist die Befahrbarkeit wegen sinkender Wasserstände eingeschränkt.

Die Folgen für die gewerbliche Schifffahrt und ihre Kundschaft aus Wirtschaft und Industrie sind gravierend. Zwar musste die Schifffahrt in Deutschland bis dato nicht vollständig eingestellt werden. Das würde den Wirtschaftsstandort Deutschland bei einem jährlichen Transportvolumen auf dem Wasser von rund 223 Mio. Tonnen Gütern kollabieren lassen. Diese Mengen lassen sich nicht auf Schiene oder Straße verlagern. Große und dementsprechend schwere Schiffe, die tief im Wasser liegen und wie sie etwa im Containerverkehr oder in der Tankschifffahrt eingesetzt werden, müssen ihre Fahrten jedoch einstellen. Sie warten nun in den Häfen auf steigende Pegel. Verdienstaufschläge von bis zu 4.000 Euro pro Tag und in Einzelfällen auch mehr, die von niemandem ausgeglichen werden, sind die Folge. Binnenschiffer mit kleineren bzw. leichteren Schiffen können ihre Schiffe nur noch mit deutlich geringeren Mengen beladen, da sonst Grundberührungen oder gar Festfahrungen im Fluss drohen. Mit erheblich mehr Fahrten und entsprechenden Mehrkosten bemüht die Branche sich darum, die Folgen für die Kundschaft so gering wie möglich zu halten. Trotzdem können Frachtverträge mitunter nicht mehr zeitgerecht erfüllt werden. Für die Industrie wichtige Rohstoffe wie etwa in der Chemiebranche müssen notfalls den Verkehrsträger wechseln und mit dem Lkw transportiert werden.

Schwere wirtschaftliche Konsequenzen hat die Wetterlage auch für die Fahrgastschifffahrt: Flusskreuzfahrten werden wegen des fehlenden Wassers nicht mehr plangemäß durchgeführt. Für die Touristen attraktive Fahrtziele in deutschen Großstädten können von der Tagesausflugsschifffahrt nicht mehr angesteuert werden. Das trifft die Branche hart, die auf das Saisongeschäft angewiesen ist.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) richtet deshalb den Appell an Politik und Verwaltung, aus dieser Situation nun die richtigen Schlüsse zu ziehen:

1. Die Auswirkungen der klimatischen Veränderungen auf die Wasserstraßen und die Schifffahrt wurden 2015 vom Bund im Rahmen des Forschungsprojekts KLIWAS untersucht (www.kliwas.de). Die an sich erfreulichen Ergebnisse, dass Flüsse wie etwa der Rhein eher marginal betroffen sein werden, bedürfen nach drei Jahren mit ausgedehntem Niedrigwasser offensichtlich der erneuten Prüfung. Der Bund muss

Strategien entwickeln, diese Entwicklung abzufedern, z.B. durch flussbauliche Maßnahmen. Eine von der Politik, der Wirtschaft und der Bevölkerung gewollte Verlagerung des Güterverkehrs auf das Wasser kann sonst nicht stattfinden.

2. Verladende Wirtschaft und Industrie benötigen attraktive Angebote, um ihre Waren und Güter über den Wasserweg zu transportieren. Planbarkeit und Verlässlichkeit des Transports sind ausschlaggebende Kriterien bei der Wahl des Verkehrsmittels. Wichtige Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen müssen deshalb prioritär behandelt und so schnell wie möglich umgesetzt werden. Engpässe gehören beseitigt und die Befahrbarkeit optimiert. Die Wasserstraßen stehen im Eigentum des Bundes und werden von ihm unterhalten und ausgebaut. Es liegt somit allein in der Verantwortung der Regierung, dass zum Beispiel der Ausbau am Mittelrhein, wo rund 75 Millionen Tonnen Güter pro Jahr transportiert werden, endlich realisiert wird. Die hier vorgesehene Sohlstabilisierung hat eine Vertiefung der Fahrrinne zur Folge, so dass der Rhein auch bei Niedrigwasser deutlich länger genutzt werden kann. Von allen Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland hat dieses Projekt nachgewiesenermaßen den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen.
3. Der Bund wird aufgefordert, das Gesamtbild der dürrebedingten Schäden im Jahr 2018 aufzunehmen. Die wirtschaftliche Beeinträchtigung der vom Niedrigwasser unmittelbar betroffenen Güter- und Fahrgastschifffahrt, die an der Ausübung des Gewerbes gehindert ist, muss gemeinsam mit den Betroffenen, den Industrie- und Handelskammern und den Verbänden ermittelt werden. Bei existenzbedrohenden Situationen sollte der Bund nun ad hoc Hilfsmittel für die betroffenen Schifffahrtsbetriebe zur Verfügung stellen.
4. Die Forst- und Landwirtschaft verfügt in Deutschland über einen Krisenmechanismus, der bei Naturereignissen dann anspringt, wenn z.B. ein „widriges Witterungsereignis nationalen Ausmaßes“ festgestellt wird. Bundesagrarministerin Julia Klöckner hat die Dürre 2018 so eingestuft. Der Bund wird den betroffenen Landwirten, deren Existenz nun bedroht ist, deshalb in diesem Jahr mit 150 bis 170 Millionen Euro beistehen. Zu prüfen ist, ob ein ähnlicher Krisenmechanismus auch für andere Branchen geschaffen wird, die unmittelbar von Naturereignissen betroffen sind. Die Schifffahrt operiert auf frei fließenden Flüssen, deren Pegelstände durch den Klimawandel zunehmende Extreme aufweisen, sei es in Form von mehrmonatigem Niedrigwasser, sei es durch Hochwasser, bei dem die Schifffahrt durch die Behörden reglementiert wird. Ein Krisenmechanismus analog zur

Forst- und Landwirtschaft, der bei extremen Veränderungen der Wasserstände und existenzbedrohenden Auswirkungen Hilfszahlungen an die Binnenschifffahrt ermöglicht, erscheint angemessen.

Quelle: BDB

BÖB WÜRDIGT MANNHEIMER AKTE



Unter dem Titel „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Binnenschifffahrt“ fand der sechste Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) statt. Unter den geladenen Gästen waren Vertreter aus Politik, Verbänden und der verladenden Wirtschaft im Bereich der Binnenschifffahrt.

Die ZKR stellte sich auf diesem Kongress den Fragen der Bedeutung der Mannheimer Akte von heute und morgen sowie den Perspektiven und Herausforderungen der Rhein- und der Binnenschifffahrt im Allgemeinen.

Mannheims Hafendirektor und Präsidiumsmitglied des BÖB, Roland Hörner, begrüßte, dass zum 150. Jahrestag der Unterzeichnung der Mannheimer Akte nicht nur der Jubiläumskongress in Mannheim stattfand, sondern die historischen Originaldokumente der Mannheimer Akte öffentlich im Mannheimer Schloss ausgestellt wurden. Dort verbleiben Sie bis Ende November. Auf dem Kongress wurde die Mannheimer Erklärung von den Min-

istern der ZKR-Staaten unterzeichnet. Hiermit wird die Bedeutung der 150 Jahre alten Vereinbarung für den Freihandel bekräftigt. Alle Unterzeichner formulierten weitergehende und der Zeit angepasste Zielsetzungen sowie Aufgaben für die ZKR.

Die Zentralkommission wird aufgefordert, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen. Vereinbart wurde auch, dass die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial zukünftig gestärkt werden soll. Eine beschleunigte Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multi-modale Logistikketten ist hier von Nöten.

Die Mannheimer Akte hat den Grundsatz der Erhaltung, Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße Rhein. Sie sichert und verbürgt bis heute die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein. Hierzu zählt unter anderem, dass keine Abgaben erhoben werden. Die dazu notwendigen Arbeiten werden von den Uferstaaten durchgeführt. Zu ihnen gehören neun Staaten. Sein größter Flächenanteil liegt in Deutschland, gefolgt von der Schweiz, Frankreichs, Österreich und den Niederlanden. Die Zentralkommission stellt die Begleitung und Abstimmung der entsprechenden Maßnahmen zum Erhalt, Instandsetzung sowie der Verbesserung der Wasserstraße sicher. So prüft sie beispielsweise Arbeiten, die die Schifffahrt beeinträchtigen können. Hierzu zählen unter anderem der Bau von Brücken oder Änderungen der Schifffahrtsrinne.

Der BÖB unterstützt die Unterzeichnung der Mannheimer Erklärung und die darin zum Ausdruck gebrachte Fortsetzung der Grundfesten der Mannheimer Akte.

Im Rahmen des Kongresses haben sich Repräsentantinnen und Repräsentanten der Rheinanliegerstaaten, der Europäischen Kommission sowie der ZKR bei einem kurzen Empfang in das Goldene Buch der Stadt Mannheim eingetragen.

„Wenn wir heute vom Verkehrskorridor Rotterdam-Genua sprechen, so wäre diese weit gefasste Perspektive nicht möglich ohne die historische Entwicklung der Befreiung der Rheinschiene aus den Fesseln der Klein- wie Großstaaterie“, so Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz bei dem Emp-

fang. „Der Rhein erfüllt nicht nur Wirtschaftszwecke und trägt zur Lebensqualität der Menschen mannigfaltig bei. Er ist vor allem ein so lebendiges wie geschichtsträchtiges Integrations- und Friedensprojekt in einem vereinten Europa, zu dem das Mannheimer Regelwerk seinen nicht unwesentlichen Beitrag geleistet hat und weiterhin leistet.“

Quelle: BÖB, Stadt Mannheim, Foto: Stadt Mannheim, Bild: Thomas Rittelmann

VERLÄSSLICHKEIT BEI DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR



Der Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums hat an Bund und Länder appelliert, wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Häfen schneller zu realisieren.

Frank Dreeke, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG: „Die deutschen Häfen arbeiten hoch effizient. Aber 15 Jahre Planungszeit bei seewärtigen Zufahrten

und den Hinterlandanbindungen kann sich kein Standort im Wettbewerb leisten. Darum hat das Planungsbeschleunigungsgesetz, über das der Bundestag jetzt berät, unsere volle Unterstützung.“

An der Herbstsitzung des Gremiums in Wismar nahm Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern teil. Pegel unterstrich ebenfalls die Notwendigkeit, geplante Projekte schneller umzusetzen: „Die Planungsverlässlichkeit von großen Infrastrukturprojekten in Deutschland muss sich deutlich verbessern. Wir brauchen eine zügige Aufstockung beim Planungspersonal, zum Beispiel in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Das ist eine sehr große Herausforderung.“

Michael Kremp, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, erläuterte die Bedeutung des Infrastrukturausbaus und der Digitalisierung für seinen Standort: „Wir treiben die Digitalisierung des Hafens voran. Wir brauchen aber auch den Ausbau der klassischen Infrastruktur – der Hafenumflächen und der Fahrrinne. Beides zusammen schafft Wachstum und Zukunftsperspektiven für die Region.“

Zu Gast in der Sitzung waren außerdem Thomas Beyer, Bürgermeister der Hansestadt Wismar, Heiner Dettmer, CEO der Dettmer Group KG, Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe und Dr. Jan Dirks, Stellvertretender Referatsleiter Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Quelle und Foto: DVF, v. l. Ben Lodemann (Lotsenbrüderschaft Elbe), Heiner Dettmer (Dettmer Group), Minister Christian Pegel, Dr. Heike van Hoorn (DVF), Frank Dreeke (BLG Logistics Group), Michael Kremp (Seehafen Wismar), Bürgermeister Wismar Thomas Beyer, Dr. Jan Dirks (B-MVI)

BREMSE FÜR SCHNELLES BAUEN



Beim Parlamentarischen Abend des DVF zum neuen Planungsbeschleunigungsgesetz der Bundesregierung hat DVF-Präsidiumsmitglied Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft, den Personalmangel in den Planungsbehörden als Bremse auf dem Weg zum schnelleren Planen und Bauen bezeichnet.

Mit dem Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz habe die Bundesregierung einen großen Schritt getan. Damit sei man kurz hinter der Startlinie, erläuterte von Matuschka. „Wir wissen, dass weitere Maßnahmen nötig sind, um unsere Verkehrswege tatsächlich schneller und verlässlicher zu bauen. Trotz mittlerweile genügend Geld ist Personalmangel für die Planung und Genehmigung eine weitere Bremse. Der Staat könnte mehr partnerschaftliche Instrumente nutzen und die Abläufe modernisieren, wie etwa mit dem Building Information Modelling. Umwelt- und Naturschutzvorgaben müssen für alle Beteiligten transparent mit eindeutigem Stichtagsbezug versehen sein. Auf der Grundlage von Lebenszykluskosten-Betrachtungen sollte die wirtschaftlich beste Beschaffungsvariante ausgewählt werden.“

Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Guido Beermann wollte Tempo bei Planungs- und Genehmigungsverfahren machen und sprach Lösungen an: „Die Mittel aus dem Investitionshochlauf sollen schneller verbaut werden. Mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz gestalten wir dazu die Verfahren effizienter, vermeiden Doppelprüfungen und fördern die Digitalisierung und Transparenz der Prozesse.“

Die Beschleunigung von Planungsprozessen sei grundsätzlich begrüßenswert und überfällig, so Winfried Hermann, MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Als Verkehrsressort habe man ein Interesse an rechtssicheren und ökologisch verantwortbaren aber zugleich deutlich schnelleren Prozessen. Er kritisierte aber: „Die Länder haben im Innovationsforum Planungsbeschleunigung und auch in der Bodewig-Kommission weitreichende Vorschläge zur Vereinfachung und Verkürzung der bürokratischen Abläufe gemacht. Diese wurden im Entwurf so gut wie nicht aufgegriffen.“ Gleichwohl sehe er einige hilfreiche Vorschläge neben problematischen. Der Bundesrat berate den Regierungsentwurf in mehreren Ausschüssen, die Stellungnahme der Länder sei derzeit in Abstimmung.

Dass der Gesetzentwurf von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nur ein erster Schritt sein könne und man noch mutiger werden müsse, postulierte Sören Bartol, MdB, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion: „Niemand versteht zum Beispiel, warum wir bei einem Ersatzbau einer bestehenden Brücke noch einmal ein komplettes Planfeststellungsverfahren durchlaufen müssen. Hier müssen wir diskutieren, ob wir nicht ein vereinfachtes Verfahren einführen können.“ Wolle man bei den Planungen von Verkehrsprojekten schneller werden, müssten dafür die Regeln vereinfacht und Aufgaben gebündelt werden, so Bartol.

Auch von Seiten der Wirtschaft wurde der Gesetzesentwurf sehr begrüßt. Ronald Pofalla, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG: „Dies ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung der dringend notwendigen Infrastrukturbaumaßnahmen und dient dem Erhalt und der Kapazitätssteigerung des Verkehrsträgers Schiene. Indem das Eisenbahnbundesamt (EBA) laut Entwurf nun auch das vorgelagerte Anhörungsverfahren übernehmen wird, erfolgt die Planfeststellung künftig aus einer Hand und ist damit zeit- und kostensparender. Die mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zum Aus- und Neubau der Schiene bereits erzielten positiven Effekte werden mit dem Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verstärkt: die für uns außerordentlich wichtige frühe Bürgerbeteiligung und die Vermeidung von Umplanungen.“

Dietmar Horn, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit legte dann den Fokus auf die Umwelt und Bürgerbeteiligung: „Planungsbeschleunigung darf nicht auf Kosten von Umwelt-Standards oder der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern gehen. Ein ganz wesentlicher Faktor für die Beschleunigung von Pla-

nungsverfahren ist die Ausstattung der Zulassungsbehörden mit ausreichendem und gut ausgebildetem Personal.“

An dieser Stelle konnte Pofalla positive Beispiele aus der Praxis und aus Gesprächen an Brennpunkten aufzeigen: „Durch die frühe Bürgerbeteiligung und den offenen Stakeholderdialog konnten wir bereits eine Akzeptanzsteigerung erzielen, da die Betroffenen zur Mitgestaltung eingeladen werden. Als nachhaltiges Unternehmen berücksichtigt die DB dabei auch die umweltrelevanten Gesichtspunkte und plant Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.“

Auch für Hermann hängt der Erfolg eines Projekts wesentlich von sorgfältiger Planung und frühzeitiger Beteiligung ab: „Das zeigen unsere Erfahrungen in Baden-Württemberg. Wichtig ist es, dass schon im Vorfeld in informellen Beteiligungsverfahren Vorschläge eingebracht werden können. Je früher und umfassender die Beteiligung erfolgt, desto eher kann ein zügiger Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen erfolgen.“

Von Matuschka erinnerte abschließend an die Rechte und Pflichten von allen Beteiligten: „Wir brauchen mehr Klarheit und Verbindlichkeit auf beiden Seiten: Die Baumaßnahme muss gut begründet sein – die Bürgerbeteiligung entscheidet nicht über das Ob, sondern über das Wie. Dafür leben wir in einer parlamentarischen Demokratie. Und die verdient Umsetzungswillen und –geschwindigkeit von allen Seiten.“

Quelle: DVF, Foto: DVF/ Inga Kjer/ photothek, v. l.: Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft; Winfried Hermann, MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg; Moderatorin Dr. Katrin Prüfig, Sören Bartol MdB, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion; Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG

BDB KOMMENTIERT HAUSHALTSENTWURF



Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) beurteilt den von der Regierung in den Bundestag eingebrachten Entwurf des Bundeshaushaltes 2019 in Summe durchaus positiv. Es besteht aber auch noch Handlungsbedarf:

Die seitens der Bundesregierung im Koalitionsvertrag angekündigte und von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer für den Jahreswechsel 2018/2019 zugesagte Aufhebung der Schifffahrtsabgaben ist im Haushaltsentwurf noch nicht berücksichtigt. Hierzu erklärt BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg):

„Die Abschaffung der Abgaben stellt insbesondere wegen der direkten Konkurrenzsituation zur Güterbahn, die sich durch die rückwirkend geltende, massive Absenkung der Trassenpreise noch einmal deutlich verschärft hat, einen Meilenstein zur Stärkung der Schifffahrt dar. Das Schifffahrtsgewerbe und dessen Kundschaft vertrauen auf die Zusage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer, dass diese Gebühren zum Ende des Jahres 2018 fallen, und wir sind zuversichtlich, dass diese Maßnahme nun auch umgesetzt wird.“

Durchaus positiv sind die Haushaltsansätze für die Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen. Hier sind über 800 Mio. Eu-

ro vorgesehen. Diese Mittel sind dringend erforderlich, da die Wasserstraßeninfrastruktur überaltert ist und zusehends verfällt. Rund 100 Schleusen im sog. Kernnetz, also an den wichtigsten Wasserstraßen in Deutschland, müssen gemäß Expertenschätzung in den kommenden 20 Jahren durch Neubauten ersetzt werden.

Mit einem Fördervolumen von 6 Mio. Euro will die Regierung die Modernisierung der Binnenschifffahrt vorantreiben. Das hierzu existierende Förderprogramm wird derzeit im Zuge der Erarbeitung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ und unter Beteiligung des BDB fortentwickelt, der die Idee eines solchen konzertierten Maßnahmenplans bereits vor der Bundestagswahl 2017 erfolgreich im politischen Raum platziert hatte.

Bemerkenswert ist, dass der Bund noch im laufenden Jahr die Einrichtung von Landstromeinrichtungen mit 9 Mio. Euro bezuschussen will. Diese Förderung soll im kommenden Jahr fortgesetzt und mit entsprechenden Haushaltsmitteln unterlegt werden. Landstromeinrichtungen sind ein einfaches und effizientes Mittel zur Senkung der Schadstoffemissionen in den Häfen, denn sie ermöglichen es den Binnenschiffern, den Strom direkt aus der Steckdose zu beziehen. Hierzu erklärt BDB-Präsident Martin Staats:

„Bei der Errichtung von Landstromeinrichtungen sind die Binnenhäfen im Land gefordert, ihren Beitrag zur Steigerung der Umweltfreundlichkeit im System Wasserstraße zu leisten. Stromsteckdosen an den Liegestellen sind die einfachste und effizienteste Möglichkeit, Schiffsemissionen einzudämmen, denn dann braucht man an Bord kein mit Diesel angetriebenes Stromaggregat anzuwerfen.“

Zurzeit fehlt ein bundesweiter Überblick, wo solche Landstromeinrichtungen bereits vorhanden sind und welche Energieressourcen jeweils zur Verfügung stehen. Insbesondere die Fahrgastschifffahrt benötigt leistungsstarke Anlagen, um das Schiff landseitig mit Energie zu versorgen. Martin Staats:

„Sinnvoll wäre ein regelrechtes Effizienzcluster der Binnenhäfen in Deutschland, wo solche Informationen abgerufen werden können. In ein solches Cluster könnten auch die Ausstattungsmerkmale der Liegestellen in den Häfen aufgenommen werden. Neben den Stromtankstellen gibt es nämlich auch keinen aktuellen Überblick darüber, wo z.B. Landgänge möglich oder Autoabsetzplätze vorhanden sind oder Schiffsabfälle ent-

sorgt werden können. Mit einer präzisen Schwächen-Stärken-Analyse würden den Betreibern der Binnenhäfen zugleich hilfreiche Hinweise gegeben, wo bei ihnen noch Handlungsbedarf besteht.“

Quelle und Foto: BDB

LOGISTIKKOSTEN BEI LKW BIS 2030 HALBIEREN



Die Digitalisierung und Automatisierung von Logistikprozessen und Lieferfahrzeugen werden die Logistikkosten für standardisierte Transporte bis 2030 um 47 Prozent senken. Rund 80 Prozent dieser Ersparnisse werden auf die Reduktion von Personal in der Transport- und Logistikbranche zurückzuführen sein, so die zentralen Ergebnisse der „Truck Study 2018“ von Strategy&, der Strategieberatung von PwC.

Hinzu kommen enorme Effizienzsteigerungen: So werden autonom fahrende Lkw statt aktuell 29 Prozent der Zeit ab 2030 bereits 78 Prozent der Zeit unterwegs sein können, weil Ruhepausen für Fahrer entfallen und Leerlaufzeiten durch den Einsatz von Algorithmen sinken. Neben Logistikprozessen verändert das autonome Fahren auch das Truck-Design innen

wie außen: Die Kabine kann entfallen. Pro Lkw ergibt sich hier ein Einsparungspotential von bis zu 30.000 Euro, dem jedoch höhere Kosten für die Technologien zum autonomen Fahren entgegenstehen. Für Lidar-Systeme oder bildverarbeitende Software sind pro Truck 23.000 Euro an zusätzlichen Herstellungskosten zu veranschlagen. Dennoch werden Lkw 2030 rund 7 Prozent weniger kosten, so weitere zentralen Ergebnisse der „Truck Study 2018“.

„Schon in wenigen Jahren werden die Nutzfahrzeug- und die Logistikbranche zu einem Ökosystem verschmelzen, das digital und effizient gesteuert wird. Bereits jetzt kommen Roboter in Verteilerzentren und elektrische Fahrzeuge für die Last-Mile-Logistik zum Einsatz“, erläutert Dr. Gerhard Nowak, Partner bei Strategy& Deutschland. „Das fehlende Puzzleteil ist aktuell der automatisierte Abgleich von Fracht und verfügbaren Fahrzeugen. In einer voll automatisierten Lieferkette würde ein Produkt auf einer Industrie-4.0-Fertigungsstraße bereits mit der digitalen Information produziert, kurz vor seiner Fertigstellung den Transport für die eigene Auslieferung zu buchen.“

Eine durchgängig digitalisierte Lieferkette spart Verwaltungsaufwand, ersetzt zeitintensive Inventuren, reduziert die Fehlerquote und kann Versicherungskosten senken. In Summe sind hier im Vergleich zu heutigen Lieferketten bis 2030 Einsparungen von bis zu 41 Prozent möglich. Die First-Mile-Lieferung von Produkten wird in den nächsten Jahren vor allem durch die automatisierte Zuordnung der Fracht zum Lkw effizienter und Plattformlösungen ersetzen händische Verwaltungsaufgaben, was bis 2030 Einsparpotenziale von 45 Prozent freisetzt. In der Organisation einzelner Logistik-Hubs können die Kosten sogar um 60 Prozent gesenkt werden: Vollautomatisiertes Docking, Entladen, Einlagern und Beladen von autonomen Fahrzeugen durch Roboter, sowie assistiertes Kommissionieren, gestalten die Prozesse effizienter. Zwischen verschiedenen Hubs wird der Einsatz autonomer Fahrzeuge durch Platooning zu geringerem Spritverbrauch führen und die Fernwartung bei technischen Problemen zusammen mit leicht gesenkten Truck-Preisen Einsparungen von 46 Prozent bis 2030 erreichen. Bei Last-Mile-Auslieferungen reduzieren datenbasierte Bedarfsanalysen, automatisierte Lieferungen zum Beispiel durch Drohnen, und ein sinkender Verwaltungsaufwand die Kosten um 51 Prozent.

„Die Logistikbranche steht vor einem massiven technologischen Wandel, der altbekannte Geschäftsmodelle und traditionelle Rollen von Spedi-

teuren, Lkw-Unternehmern oder Fernfahrern verändert. Auch für Lkw-Hersteller schwindet durch den Wandel zum autonomen Truck die Bedeutung von Ausstattungsmerkmalen und Fahrkomfort – in Zukunft geht es darum, die bessere Kostenbilanz pro Kilometer zu bieten. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen OEMs zusätzlich Geschäftsmodelle mit Mobilitätsdienstleistungen entwickeln. In diesem Bereich treten sie in direkte Konkurrenz zu Leasing-Unternehmen und vor allem zu den großen Tech-Playern, die bereits autonome Truck-Flotten planen. Damit treten diese schließlich in direkten Wettbewerb zu ihren heutigen Kunden – eine delikate Herausforderung“, schließt Gerhard Nowak.

Die Ergebnisse der „Truck Study 2018“ gibt es [hier](#)

Quelle: PWC, Foto: port of rotterdam/ paul martens