

Modal Split

Politische Träume und die harte Wirklichkeit

Von Lutz Lauenroth



Wunsch und Wirklichkeit klaffen häufig weit auseinander. Viele Verkehrspolitiker haben seit Jahrzehnten einen Traum: Sie wollen Transportströme von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagern. Die Wirklichkeit aber sieht anders aus - nachzulesen im aktuellen BAG-Marktbericht.

Der Marktanteil der Straße steigt tendenziell seit Jahren an, die Schiene ist vergleichsweise stabil, die Wasserstraße verliert. Neben Sonderfaktoren wie Streiks, Stürmen oder Kleinwasserspielt dort zweifellos der Güterstruktureffekt eine Rolle - weniger Massengüter, mehr kleinteilige Güter sind zu befördern, was der Straße zugutekommt.

Müssen Verkehrspolitiker deshalb ihren Traum von der Verlagerung begraben? Im Grundsatz ja - außer sie greifen zu dirigisti-

schen Maßnahmen, was eigentlich auch keiner will.

Um etwas zu bewegen, müssen die Stärken der einzelnen Verkehrsträger gestärkt werden, sowohl über infrastrukturelle Maßnahmen als auch über Anreize für neue Geschäftsmodelle. Denn letztlich ist der Transport kein Selbstzweck, sondern die beteiligten Unternehmen wollen zu Recht etwas daran verdienen. Nur wenn Veränderungen wirtschaftlich interessant und operativ praktikabel sind, kommen sie infrage.

Unverändert gilt dabei die jahrzehntelange Spediteursweisheit: Die Ware sucht sich ihren Weg - egal welche politischen Träume geträumt werden.

LANDVERKEHR SEITE 7



Ihre Meinung zum Kommentar
lauenroth@dvz.de

Verkehr und Umwelt

Strategie für Schöpfung, Straße und Stickstoff

Von Harald Ehren



Gestern wurde der „Welterschöpfungstag“ begangen. Nun sind die natürlichen Ressourcen aufgebraucht, die die Erde innerhalb eines Jahres regenerieren kann. Für den Rest des Jahres leben wir von den „stillen Reserven“ der Erde. Das kann man als Ökospinnerei abtun. Ich höre schon die Kommentare in unserer Branche, die durch den Verbrauch von fossilen Brennstoffen gewiss ihren Anteil an der „Welterschöpfung“ hat, dass dies von Umweltschutzgruppen aufgestellte und damit nicht nachvollziehbare Rechnungen seien.

Aber warum sich gleich vor Argumenten und einer harten Diskussion verschließen? Die Ballungszentren wachsen und damit die Zahl der Kp-Fahrzeuge. Gleiches gilt für den Schwerlastverkehr, der jene Metropolregionen, durch die Verkehrsachsen führen, an den Rand der Belastbarkeit

bringt. Auch wenn nicht sofort eine blaue Plakette in den Städten eingeführt werden wird, es kommt so oder so zu Reglementierungen in den Citys und Beschränkungen für den Schwerlastverkehr.

Die Politiker stehen unter Druck. Die Bürger verlangen Taten. Wer angesichts dessen den „Stickstoffplan“ genauso wie den „Klimaschutzplan 2050“ als Aktionismus abtut oder versucht, alles auszusetzen, agiert wenig weitsichtig. Im Gegenteil: Es muss schnell ein Aktionsplan her. Städte, Verbände, Hersteller sollten sich an einen Tisch mit der Berliner Politik setzen. Und miteinander reden - von mir aus bis zur Erschöpfung. Es wird dem Planeten helfen. Und der Branche.

POLITIK SEITE 4



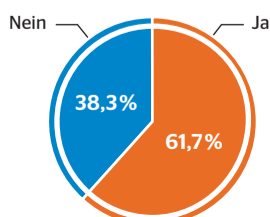
Ihre Meinung zum Kommentar
ehren@dvz.de

Frage der Woche

Welche Bedeutung hat die Logistikforschung für Ihr tägliches Geschäft?

Antworten Sie bitte unter „Frage der Woche“ auf der DVZ-Homepage: www.dvz.de

So stimmten unsere Leser in der vergangenen Woche ab:
Der Schienenverkehr zwischen China und Europa ist günstiger als die Luftfracht und schneller als die Seefracht. Glauben Sie, dass dies zu einer Veränderung des Modal Split führen wird?



Forschungsprojekte

Logistik braucht die Wissenschaft

Unternehmen benötigen schnelle **Innovationen**. Denn egal, ob interner Materialfluss oder weltweite Lieferketten, die Steuerung wird künftig nicht einfacher werden - im Gegenteil.



Von Robert Kümmerlen

Dieser Satz fällt auf fast jeder Vortragsveranstaltung: „Die Logistik wird zunehmend komplexer.“ Die Aussage ist einerseits wahr, andererseits spiegelt sich darin eine gewisse Unsicherheit, wie denn mit dieser Herausforderung umzugehen ist. Kleinere Losgrößen, kürzere Produktzyklen, schnellere Lieferungen, all das erfordert eine immer ausgeklügeltere Logistik, mit der Unternehmen schnell auf neue Rahmenbedingungen reagieren können.

Die Anforderungen, die der Markt und die Kunden stellen, sind die eine Seite. Der andere Aspekt ist der technische oder die Frage, wie sich die Leistungsfähigkeit der Logistik steigern lässt. Klar ist: Ohne Innovationen geht es nicht. Unternehmen benötigen neue technische und organisatorische Ansätze, um zukunftsfähig zu sein. Die Digitalisierung der Wirtschaft verlangt ihnen das ab. Und dafür braucht die Logistikwirtschaft die Wissenschaft.

Doch es gibt Vorbehalte seitens der Wirtschaft gegenüber einer Zusammenarbeit mit der Forschung. Gerade Mittelständler tun sich schwer. Sie erkennen den Nutzen nicht und scheuen langfristige Projekte. Denn von der Idee bis zur praktischen Umsetzung kann es Jahre dauern. Außerdem liegt es in der Natur der Wissenschaft, dass nicht immer die erhofften Ergebnisse herauskommen. Mit Ungewissheit haben Unternehmen aber ohnehin schon genug zu kämpfen. Wer will sich da noch auf Forschung einlassen? Eine fatale Rückkopplung.

Die Suche nach Innovationen ist noch lange keine Garantie für geschäftlichen Erfolg. Aber ohne entsprechende Ambitionen ist die Erfolglosigkeit nur eine Frage der Zeit.

Deutschland ist beim Transfer von Wissenschaft in die Praxis Spitze

Die Suche nach Innovationen ist noch lange keine Garantie für geschäftlichen Erfolg. Aber ohne entsprechende Ambitionen ist die Erfolglosigkeit nur eine Frage der Zeit. Wissenschaft und Praxis können erfolgreich zusammenarbeiten, dafür gibt es genügend Beispiele. Beim Wissenstransfer steht Deutschland im internationalen Vergleich an der Spitze. Daran ändert auch das oft zitierte Silicon Valley nichts. Allerdings ist es schon oft genug vorgekommen, dass technische Errungenschaften, die hierzulande ihren Ursprung hatten, später von Technologiefirmen aus den USA verdrängt wurden - der PC von IBM oder das Computerbetriebssystem von Microsoft sind die prominentesten Beispiele.

Bei der Digitalisierung und allem, was mit Industrie 4.0 und dem Internet der Dinge zu tun hat, muss die Wirtschaft mit der Wissenschaft

kooperieren, wenn sie im weltweiten Wettbewerb bestehen will. Dafür muss Bereitschaft vorhanden sein, Investitionen in die Forschung als langfristig zu betrachten. Sie werden sich nicht unmittelbar in Profitsteigerung auswirken. Doch genau das haben eben viele Unternehmen ausschließlich im Blick, die kurzfristige Rendite. Kooperation mit Wissenschaft kann aber vielmehr dafür sorgen, dass der operative Euro morgen noch rollt. Man muss Neues ausprobieren, selbst wenn nicht alles auf Anhieb funktioniert.

Ob eine Entscheidung richtig oder falsch war, lässt sich immer erst hinterher sagen. Deutsche Unternehmer wollen aber am liebsten immer nur richtige Entscheidungen treffen. Im Zweifel lassen sie es dann lieber. In diesem Punkt sind amerikanische Firmen und im Besonderen die des Silicon Valley anders.

Steuervorteile für Forschungsvorhaben wären ein guter Anreiz

Außer der Bereitschaft von Firmen, mit der Wissenschaft zu kooperieren, müssen natürlich die Rahmenbedingungen dafür stimmen. Gebraucht wird eine effektive Forschungsförderung. Auch in diesem Punkt lohnt sich ein Blick über die Landesgrenzen. Nach Frankreich beispielsweise. Dort gewährt der Staat deutliche Steuervorteile für Forschungsausgaben. Zudem ist die Hochschulausbildung von Ingenieuren hoch angesehen -

auch bei Firmen im Ausland. Große Konzerne investieren daher einen beträchtlichen Anteil ihrer Forschungsausgaben in Frankreich. Und sie profitieren von einem weiteren Vorteil: Hochqualifizierte Fachkräfte in technischen Berufen lassen sich dort gut rekrutieren.

Nicht zuletzt sollte sich zudem die Wissenschaftslandschaft wandeln. Die Vorbehalte der Behäbigkeit kommen ja nicht von ungefähr. Der Wandel im Zuge von Industrie 4.0 vollzieht sich rasend schnell. Daher gilt es auch für die Forschung, sich an die kürzer werdenden Innovationszyklen anzupassen. Entscheidend dabei ist, die richtigen Forschungsthemen zu identifizieren. Denn nur dann kann es gelingen, praxisrelevante Ergebnisse zu liefern. Und das ist die Voraussetzung für das Grundvertrauen, das sich beide Seiten entgegenbringen müssen.

LOGISTIK & VERLADER SEITE 6



Ihre Meinung zum Leitartikel
kueimmerlen@dvz.de