

# Intelligente Logistik ist gefragt

## Arbeitskreis (AK) Initiative pro Schiene auf der Transportmesse in München

**München.** Die weltgrößte Logistikmesse im Mai 2009 bot eine Vielzahl von Veranstaltungen und Diskussionsforen, die Gelegenheit zum Meinungsaustausch boten.

Ein wichtiger Partner ist z. B. der VDV, mit dem wir die Gespräche vertiefen wollen und dessen politische Kontakte für unsere Verbandsarbeit von großem Wert sind. Von herausragender Bedeutung war der Workshop „Intelligent – Innovativ – Integrativ – Herausforderungen der Forschungsförderung für die Logistik“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) am ersten Tag der Transportmesse. Die Logistikbranche ist nach der Automobilindustrie und dem Maschinenbau der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland mit knapp 2,6 Mio. Beschäftigten und einem Jahresumsatz von knapp 180 Mrd. Euro. Mit etwa 26 % trägt Deutschland den Hauptanteil am europäischen Logistikmarkt.

**Von besonderer Bedeutung** sind hierbei die aktuellen Veränderungen der politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen aufgrund der EU-Osterweiterung und des stark zunehmenden Handelns mit asiatischen Ländern, die den Logistikstandort Deutschland zunehmend aufwerten und ins Zentrum globalen Austausches stellen. Deutschland hat damit das Potenzial, seine Position als Logistikkreuzung Europas zu sichern und auszubauen. Das BMWi stellt sich dieser Herausforderung und will mit einem neuen Förderschwerpunkt „Intelligente Logistik“ dafür sorgen, dass durch Bereitstellung innovativer und intelligenter Lösungen die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft in Deutschland erhalten bleibt bzw. weiterentwickelt wird.

Von großem Interesse war auch das Europaforum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Ge-



Stephan Antal (m.) mit seinen beiden Kollegen des Arbeitskreises auf der Transportmesse München.  
Foto: privat

sellschaft (DVWG), das unter dem Titel „Über'n Berg – Europäische intermodale Modelle im Alpen transit“ veranstaltet wurde. Es wurden zwar hauptsächlich Probleme des Alpen transits angesprochen, die Ergebnisse sind aber zum großen Teil auch auf die neuen EU-Länder zu übertragen. Von den stark steigenden Güterverkehrsmengen mit Osteuropa ist Deutschland aufgrund seiner zentralen Lage gerade im Transitverkehr besonders stark betroffen.

**Die Haupttransitländer** im Alpenverkehr sind die Schweiz, Österreich und Frankreich. In der Schweiz werden 2/3 des Transitverkehrs über die Schiene und nur 1/3 über die Straße befördert, in Österreich und Frankreich sieht es leider anders aus: Dort fahren 3/4 über die Straße und nur 1/4 über die Schiene. Die Umweltbelastungen sind hoch und die Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten. Die Politik der einzelnen Alpenländer weicht aber stark voneinander ab. Eine Koordination ist aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage schwierig. Vorreiter ist insbesondere die Schweiz, die ein umfassendes Verkehrskonzept

umgesetzt hat mit der Realisierung von zwei Basistunneln, der Subventionierung des kombinierten Verkehrs und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe als Lenkungs-, Internalisierungs- und Finanzierungsmaßnahme. In Österreich leistet die Rollende Landstraße (ROLA) der ÖKOMBI GmbH einen wichtigen Beitrag beim Alpen transit. 2008 wurden auf acht Verbindungen mit 68 ROLA-Zügen täglich insgesamt 330.000 Lkw mit einem Volumen von 13 Millionen Tonnen befördert. Die stärksten Verkehre fahren dabei über den Brenner, die Auslastung der Züge liegt bei 80 %. Die Niederflurwagen sind scheinbar gebremst und liegen daher in der Lärmentwicklung zwischen einem Güterzug und einem Personenzug.

Zwei Mitglieder des AK nahmen an der vom Deutschen Verkehrsforum veranstalteten Expertenrunde „Masterplan Güterverkehr – ein Jahr danach“ teil (siehe [Verkehrsmanager](#) 3/09).

Weitere Informationen  
über den Arbeitskreis:

**Stephan Antal, Gruppensprecher**  
E-Mail: [stephan.antal@t-online.de](mailto:stephan.antal@t-online.de)