

Kommentierung

**Entwurf des
Innovationsprogramms Logistik 2030
vom 22. Mai 2019**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Präambel

Die deutsche Industrie ist auf effiziente Logistikabläufe und insbesondere auf eine funktionierende sowie verlässliche Infrastruktur angewiesen. Alle Verkehrsträger, Straße, Schiene, Wasserstraße sowie Flug- und Seeverkehr, haben ihre spezifischen Vorteile und tragen so in engem Verbund zum Erfolg der deutschen Wirtschaft bei, die durch dezentrale, europa- und weltweit vernetzte Produktionsstätten gekennzeichnet ist. Der Wohlstand der Europäischen Union basiert wesentlich auf dem wirtschaftlichen Erfolg des europäischen Binnenmarktes sowie den dafür unerlässlichen, stark vernetzten europäischen Logistikprozessen. In diesem Kontext sind aus Sicht der deutschen Industrie die Anstrengungen für ein *Innovationsprogramm Logistik 2030* zu sehen.

Mit den beiden Masterplänen für den Schienengüterverkehr und für die Binnenschifffahrt will die Bundesregierung zwei sehr wichtige Verkehrsträger stärken. Mit dem sich in Arbeit befindlichen *Innovationsprogramm Logistik 2030* sind Maßnahmen zu adressieren, die zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland, zur Stärkung der Intermodalität und zu einer verbesserten Operabilität des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern sowie zur Verbesserung der Verkehrsflüsse insgesamt beitragen.

Seit der deutschen Wiedervereinigung ist u. a. aufgrund des enormen Nachholbedarfs und der weiteren Ausdehnung des europäischen Binnenmarktes die Anzahl der Pkw um rund 50 Prozent und die der Lkw um über 125 Prozent gestiegen. Trotz des gewaltigen Anstiegs der Verkehrsleistung in Deutschland sind zugleich die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nahezu konstant geblieben. Neben der Sicherstellung einer auch weiterhin globalen und arbeitsteiligen Wirtschaft, samt ihrer hohen Anforderungen an eine sich stets weiterentwickelnde Logistik, gehört die Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu den großen Herausforderungen des kommenden Jahrzehnts.

Die äußerst ehrgeizigen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor sind mit wirtschaftlichem Erfolg und sozialen Belangen im Sinne des Nachhaltigkeitsansatzes in Einklang zu bringen. Erste Ergebnisse der *Nationalen Plattform zur Zukunft der Mobilität* zeigen, dass alle vorhandenen und absehbar verfügbaren technischen Möglichkeiten aller Verkehrsträger sowie sämtliche Effizienzpotenziale der Digitalisierung zu heben sind, um die nationalen Klimaschutzziele auch nur annähernd zu erreichen. Bis 2030 werden für alle Verkehrsträger emissionsfreie und -arme Technologien zur Verfügung stehen – elektrische Antriebe gleichermaßen wie LNG mit Biomethan sowie biogene und synthetische Kraftstoffe sowie Wasserstoff. Alle Verkehrsträger

sind für eine funktionierende Logistik in Deutschland und Europa unentbehrlich und können und müssen so zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) e.V. fordert mit diesem 24-Punkte-Papier die Bundesregierung auf, den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland durch nachfolgende Maßnahmen nachhaltig und dauerhaft über das Jahr 2030 hinaus zu stärken.

Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts erhalten

1. Die Leichtigkeit des Verkehrsflusses durch prioritäre und konsequente Beseitigung der Engpässe in der Infrastruktur aller Verkehrsträger ist herzustellen. Hierzu gehören auch ein intelligentes Baustellenmanagement sowie die Vereinfachung der Planfeststellungsverfahren für die rasche Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur – insbesondere der Brücken. Auch die abnehmende Zahl der Gleisanschlüsse stellt einen sich verschärfenden Engpass dar, der beseitigt werden muss (Maßnahmenfelder 5, 6, 7, 9).
2. Zur Verbesserung des Wettbewerbs im europäischen Binnenmarkt sind eine Vereinfachung und Harmonisierung des Rechtsrahmens, der Abbau administrativer Hürden und eine möglichst harmonische Auslegung und Umsetzung der europäischen Vorgaben unabdingbar. So hält die Bundesregierung etwa trotz der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns durch das Mindestlohngesetz auch für gebietsfremde Berufskraftfahrer weiterhin an den komplizierten europäischen Kabotageregelungen zur Vermeidung eines zu einseitig auf Lohnkosten basierten europäischen Wettbewerbs fest. Eine Lockerung dieser überholten und bürokratisch aufwändigen Regelung könnte den in Deutschland wiederkehrenden Kapazitätsengpässen entgegenwirken und das große Problem des „Fahrermangels“ unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Mindestlohn erheblich lindern. Zudem können effektivere Kontrollen die Glaubwürdigkeit und Attraktivität des Sektors stärken (Maßnahmenfeld 3).
3. In der Europäischen Union gibt es nach wie vor sehr unterschiedliche, nationalstaatliche Regelungen zu Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr sowie bei der Bauweise von Aufliegern. Innovative Nutzfahrzeugkonzepte sind schneller und vorurteilsfrei in Feldversuchen zu testen, um ihre Effekte auf Logistikabläufe und Integrationsmöglichkeiten in Verkehrsflüsse zu analysieren (Maßnahmenfelder 4, 9).
4. Darüber hinaus sind grenzüberschreitende Transporte durch bilaterale Abkommen zu ermöglichen, wenn sich keine europäische Lösung abzeichnet. Dies gilt insbesondere für den Lang-Lkw der z. B. auf beiden Seiten der deutschniederländischen Grenze zugelassen ist, nicht aber die Grenze überschreiten darf. Gleiches gilt für die Privilegien bei Vor- und Nachläufen im Kombinierten Verkehr. Hier sind grenzüberschreitende Regelungen zu schaffen, wenn beispielsweise geografisch näher gelegene Terminals in einem Nachbarland angefahren werden können (Maßnahmenfelder 5, 9).

5. Grundsätzlich sind im grenzüberschreitenden und innereuropäischen Verkehr einheitliche Standards hinsichtlich eines europäischen Mautsystems sowie digitaler Kontrollsysteme (z. B. digitaler Tachograf) zur Einhaltung der Mindestlohnvorgaben sowie der Lenk- und Ruhezeiten erforderlich. Die Bereithaltung der Begleitpapiere in sämtlichen Sprachen der Länder, die durchfahren werden, stellen einen Anachronismus dar. Für alle Verkehrsträger sollte die zügige Einführung elektronischer Frachtpapiere vorangetrieben werden (Maßnahmenfeld 9).
6. Schienengüterverkehre sind europäisch und müssen regulatorisch auch europäisch möglich sein. In einem europäischen Binnenmarkt sind national unterschiedliche Anforderungen an Technik und Personal (Sprachkenntnisse, Streckenkunde) antiquiert. Sie sollten umgehend vereinfacht und vereinheitlicht werden (Maßnahmenfelder 2, 3, 6).
7. Beim Wegfall der Befahrensabgaben für die Binnenschifffahrt ist darauf zu achten, dass die Zuläufe der Rohstoffversorgung aller Industriestandorte vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen unterliegen. So sollte beispielsweise auch ein Wegfall der Befahrensabgaben für die Mosel mit den Anrainerstaaten Frankreich und Luxemburg erreicht werden (Maßnahmenfeld 7).
8. Europäische Regelungen zur Luftfrachtsicherheit werden in Deutschland strenger als in anderen Mitgliedstaaten ausgelegt, so dass Anreize bestehen, Exporte deutscher Unternehmen über Flughäfen in den benachbarten EU-Staaten abzuwickeln. Aktuell führt die einseitige Beendigung des Sonderkontrollverfahrens (ETD) bei Luftfrachtsendungen zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen. In europäischen Nachbarstaaten gelten nach wie vor vereinfachte Prüfverfahren, so dass für die verladende Wirtschaft die Abwicklung über Flughäfen in benachbarten EU-Ländern einfacher ist (Maßnahmenfeld 8).
9. Unterschiedliche Anwendungsregelungen zum Einfuhrumsatzsteuergesetz benachteiligen die deutschen Flug- und Seehäfen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern. So ist bei unseren Nachbarn die Einfuhrumsatzsteuer in der Regel nicht wie in Deutschland bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten, sondern kann zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge der Umsatzsteuervoranmeldung verrechnet werden. Hiervon machen praktisch alle EU-Mitgliedstaaten Gebrauch, während solche Erleichterungen in Deutschland bisher nicht gewährt werden (Maßnahmenfelder 7, 8).

Innovationsfreudigkeit und Digitalisierung stärken

10. Durch die Erfassung und Analyse großer Datenmengen verschiedener Provenienz lassen sich Informationen gewinnen, die ein großes Potenzial für die Optimierung von Logistikprozessen bieten. Dies setzt allerdings voraus, dass auch öffentliche Daten hierfür bereitstehen. Die existierenden Plattformen von Bund und Ländern müssen daher weiter vereinheitlicht und ausgebaut werden. Vor dem Hintergrund eines vernetzten Europas sind diese Bemühungen aber auch auf supranationaler Ebene auszuweiten. Allein die Bereitstellung der im Rahmen der Lkw-Mauterhebung anfallenden Daten könnte einen großen Beitrag für effizientere Logistikprozesse in Deutschland und Europa leisten (Maßnahmenfelder 1, 2, 9).
11. Der *Industrial Data Space* bietet bereits heute eine umfassende digitale Plattform für alle Glieder der Supply Chain, um Materialfluss und Logistikabläufe miteinander zu vernetzen. Eine weitere digitale Verknüpfung aller Verkehrsträger ist anzustreben (Maßnahmenfelder 1, 2, 5).
12. Hochfrequentierte Strecken – gleichgültig welchen Verkehrsträgers – sind für innovative Transportkonzepte besonders geeignet: Oberleitungs-Lkw und Platooning für die Straße, ETCS/Digitale Stellwerke (DSTW) und die automatische Kupplung für die Schiene und die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt. Testläufe und erste Ausbaustufen sollten sich künftig stärker an den tatsächlichen Logistikabläufen und deren Bedarfen orientieren. Oberleitungs-Lkw könnten beispielsweise die Häfen Hamburg und Lübeck sinnvoll verbinden, der Flächenrollout von ETCS/DSTW sowie die Automatisierung der Zugbildung beispielsweise in München-Nord die Effizienz der Schiene stärken und die digitale Slotvergabe in der Binnenschifffahrt die Be- und Entladezeiten an Hafenterminals optimieren (Maßnahmenfelder 6, 7, 9).
13. Den größten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen werden die Elektrifizierung von Antrieben sowie die Förderung CO₂-neutraler Kraftstoffe mit rund drei Vierteln der THG-Einsparungen leisten. Hierfür erforderlich sind jedoch massive Investitionen in Lade- und Tankinfrastrukturen und umfassende, technologieneutrale Anreize zur Förderung alternativer Antriebe und CO₂-neutraler und -armer Kraftstoffe. Da mit Blick auf den Schwerlastverkehr Verlauf und Ausgang des Technologiewettlaufs noch völlig offen sind, gilt es, alle Antriebsarten gleichermaßen zu fördern: Batterieelektrische Antriebe, Wasserstoff, Oberleitungs-Hybride, LNG-Antriebe mit Beimischungen von Biomethan sowie biogene und synthetische Kraftstoffe für konventionelle Verbrenner (Maßnahmenfelder 4, 9).

14. In urbanen Räumen und auf der letzten Meile muss die logistische Versorgungssicherheit erhalten und gestärkt werden. Ein agiles Handeln der Kommunen und eine intelligente Verkehrssteuerung sind hierzu überfällig. Mit Hilfe digitaler Infrastrukturen und Datenauswertungen sollten die Kommunen stadtplanerische Maßnahmen, Logistikkonzepte und Regelwerke erarbeiten, wie der Letzte-Meile-Verkehr optimiert und zugleich wettbewerbsgerecht ausgestaltet werden kann (Maßnahmenfeld 10).
15. Aufgrund des weiter steigenden Güterverkehrsaufkommens wird die Erhöhung der Parkplatzkapazitäten für Lkw auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe darstellen. Um ungewollte Abfahrten ins nachgelagerte Netz zu vermeiden, stehen Stellplätze dort zur Verfügung, wo sie benötigt werden: Auf Autobahnen und dort auf denjenigen Streckenabschnitten, in denen der größte Bedarf besteht. Der Fahrer erhält automatisiert und dynamisch Hinweise zu freien Kapazitäten. Das BMVI sollte daher weiterhin den Aufbau von Datenplattformen unterstützen, die das *Intelligent Truck Parking* (ITP) ermöglichen. Darüber hinaus können innovative Lösungen wie das Lkw-Kompaktparken einen Beitrag dazu leisten, durch Verdichtung und effizientere Nutzung kurzfristig und zu moderaten Kosten Stellplatzkapazitäten zu erhöhen (Maßnahmenfelder 3, 5, 9).

Innovative Logistik auf innovativer Infrastruktur

16. Im Jahr 2030 ermöglichen moderne Sensorik und cloudbasierte Systeme, die laufend Informationen über die Kapazitätsauslastung, den Zustand und den Modernisierungsbedarf von Verkehrsinfrastrukturen generieren und weiterverarbeiten, ein intelligentes und hocheffizientes Infrastrukturmanagement. Präzise Prognosen zur Bestandsentwicklung sind möglich und die Reaktionszeiten für Reparaturen und Sanierungen sind gegenüber heute stark verkürzt. Die gezielte Ableitung prioritärer Maßnahmen erlaubt eine äußerst bedarfsgerechtere Mittelvergabe und reduziert die Folgekosten verpasster Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen (Ergänzung für das Szenario 2030 im Maßnahmenfeld 9). In den Katalog der Ziele aufgenommen werden sollte daher auch, (1) moderne Sensortechnik bei Neubauprojekten mitzudenken und marktreife Lösungen verbauen, sowie (2) intelligente Verkehrsmanagementsysteme weiter zu fördern. Als Umsetzungsschritt sollte durch *Die Autobahn GmbH des Bundes* ein größeres Pilotprojekt identifiziert werden, in dessen Rahmen eine Beforschung des Themas innovatives Infrastrukturmanagement ermöglicht und der Forschungsinitiative mFUND eine Datenbasis für KI-basiertes Datenmanagement zur Verfügung gestellt werden.

17. Baustoffe und Bauverfahren werden bereits heute fortlaufend verbessert. Dies geschieht im Rahmen der Ressortforschung des BMVI insbesondere in Federführung der *Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen* (FGSV). Die angesprochenen Anreize zur Entwicklung und Erprobung sollten stärker auch im Bereich neuer, alternativer Baustoffe sowie im Bereich von Konstruktionen bzw. Straßenaufbauten gesetzt werden. Weiter sollte neben der angesprochenen Verbesserung der Bau- und Materialqualität auch die Verbesserung von neuen Konstruktionen und Straßenaufbauten stärker aus Mitteln der Ressortforschung sowie der Grundlagenforschung finanziert werden. Schließlich sollte in den Dialog über die Auswahl innovativer Ansätze zur Realisierung in Pilotvorhaben und die Auswahl geeigneter Autobahnabschnitte auch die FGSV einbezogen werden (Maßnahmenfeld 9).

Intermodalität erleichtern und Effizienz steigern

18. Intermodalität und Interoperabilität der Transportketten scheitern häufig an der fehlenden digitalen Vernetzung und physischen Inkompatibilität der Transportsysteme. Verlagerungskonzepte auf die Schiene und das Binnenschiff scheitern u. a. daran, dass die Ladung aus dem virtuellen Sichtfeld verschwindet. Einheitliche Identifikations- und Kommunikationsstandards für Tracking- und Tracing-Systeme könnten diese Lücken weiter schließen. Schritte in diese Richtung werden beispielsweise in dem Projekt „*Future Trailer*“ gegangen, das von der Bayerischen Landesregierung gefördert wurde. Auch werden aktuell aus Mitteln der *Connecting Europe Facility* (CEF) auf europäischer Ebene Plattformen entwickelt, die den dienstleisterübergreifenden Informationsaustausch entlang der neun TEN-V-Korridore ermöglichen sollen. Ein Engagement des Bundes in diesem Bereich wäre äußerst begrüßenswert (Maßnahmenfelder 1, 2, 5).
19. Automatisiertes und elektrisches Fahren ist bereits heute für den Schwerlastverkehr Realität, beispielsweise auf definierten Strecken in Häfen und auf privatem Werksgelände. Die hier gewonnenen Erkenntnisse zeigen ein hohes Automatisierungspotenzial bei Standardtransporten und können auch für intermodale Verkehre als Blaupause dienen (Maßnahmenfelder 4, 6, 9).
20. Die Intermodalität der Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff kann weiter gestärkt werden, indem Vor- und Nachläufe und Verladeprozesse weiter optimiert werden. Dies wäre beispielsweise durch höhere Gewichte im Vor- und Nachlauf – insbesondere bei maritimen Containern

- sowie einer Gleichbehandlung von containerisierten und konventionellen Gütern (Schütt und Stückgütern) zu realisieren. In eng definierten Anwendungsbereichen im Vor- und Nachlauf des intermodalen und Kombinierten Verkehrs wären darüber hinaus ggf. auch weitere innovative Fahrzeugkombinationen zu testen (Maßnahmenfelder 6, 7).
21. Möglichkeiten zu Effizienzsteigerungen sollten vor dem Hintergrund bereits vorliegender Studien zur Straßen und Brückenbelastung in Testläufen geprüft werden. Hierzu empfiehlt sich beispielsweise ein Feldversuch im Straßengüterverkehr mit Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen. Auch die Zulassung aerodynamischer Anbauten oder anderer effizienzsteigernder Modifikationen sollten vorrangig als geeignete Maßnahme zur Reduktion der CO₂-Emissionen geprüft werden (Maßnahmenfeld 9).
 22. Im Schienengüterverkehr haben Güterzüge mit mehr als 740 Meter Länge eine höhere Effizienz und sollen daher mittelfristig zumindest auf den Hauptkorridoren verkehren können. Langfristig sind Güterzüge mit einer Länge von 1.500 Meter auf den Hauptkorridoren anzustreben. Das europäische Schienengüterverkehrsnetz sollte um zusätzliche Korridore erweitert werden, um die steigenden Transportmengen effizient bewältigen zu können und die Geschwindigkeit und Verlässlichkeit des Systems Schiene zu erhöhen (Maßnahmenfeld 6).
 23. Das Haupttransportmedium auf der Straße, der Sattelaufleger, ist heute weit überwiegend nicht kranbar und damit nur eingeschränkt für den Kombinierten Verkehr geeignet. Anreize wie etwa eine Förderung im Rahmen von De-Minimis und/oder eine Erhöhung des zulässigen Gewichts für kranbare Auflieger im Normalbetrieb könnten das höhere Leergewicht und die Mehrkosten dieser Auflieger zugunsten höherer Intermodalität und Operabilität ausgleichen (Maßnahmenfeld 9).

Kontinuität sichern

24. Das *Innovationsprogramm Logistik 2030* des BMVI wird zahlreiche nur mittel- und langfristige erreichbare Ziele enthalten. Daher ist neben der Schaffung langfristiger Finanzierungsperspektiven die Einrichtung einer begleitenden Expertenkommission zu befürworten, die durch ein kontinuierliches Umsetzungsmonitoring die Zielerreichung auch über die laufende Legislaturperiode hinaus unterstützt. Diese sollte periodisch zum Umsetzungsstand Bericht erstatten.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 20280

Ansprechpartner

Jürgen Hasler
Leiter der Abteilung Mobilität und Logistik
Telefon: 030 2028 1436
j.hasler@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1058