

Wie sieht es aus mit dem grenzenlosen europäischen Warenverkehr?

ROUNDTABLE: Eine international besetzte Expertenrunde beschäftigte sich im Rahmen der transportlogistic-Messe in München mit der Frage, wie der grenzüberschreitende Güterverkehr angesichts vieler nationaler Regelungen den Kundenanforderungen gerecht werden kann.



MONI FELLNER

(v.l.n.r.) Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr, Wirtschaftskammer Österreich; Ralf-Charley Schultze, President UIRR International Union for Road-Rail Combined Transport; Christian Grotemeier, Leiter Forschung und Veranstaltungen Bundesvereinigung Logistik BVL e.V.; Martin Schwemmer, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, diskutierten unter der Leitung von Bernd Winter, Chefredakteur Internationale Wochenzeitung Verkehr, die Entwicklung des europäischen Warenverkehrs

VON ANJA KOSSIK, BERND WINTER

Wie funktionieren die freien Warenströme in der EU grundsätzlich und welche Beschränkungen machen Probleme?

Christian Grotemeier: Zunächst erst einmal eine kurze Betrachtung, wie die EU im globalen Vergleich aufgestellt ist. Die EU ist zwar nur halb so groß wie die Wirtschaftsräume

in den USA und in China, aber in Bezug auf die wirtschaftliche Schlagkraft befinden wir uns durchaus auf Augenhöhe. Was das BIP-Wachstum anbelangt, liegt China allerdings mit mehr

als 7% doch deutlich über den europäischen und amerikanischen Zahlen. Dafür, dass wir in Europa so ein kleiner Wirtschaftsraum sind, haben wir es nicht nur mit einer sehr heterogenen Struktur, sondern auch mit sehr vielen Grenzen zu tun, und das macht Warentransporte vor allem mit der Eisenbahn und auf der Straße nicht unbedingt einfacher. Die einzelnen Länder sind extrem verschieden, was ihre Größe und Wirtschaftsleistung anbelangt, und dadurch ist es auch so schwer, politische Kompromisse zu finden.

Alexander Klacska: Wir dürfen nicht vergessen: Europa steht im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsräumen, in denen es keine Grenzen gibt. Weder die USA noch China müssen sich mit Grenzen beschäftigen. Wir

sollten uns in Europa keine zusätzlichen Barrieren errichten, denn Barrieren bedeuten im-

» EUROPA STEHT IM WETTBEWERB MIT ANDEREN WIRTSCHAFTSRÄUMEN.

mer Ineffizienz und damit Kosten. Wir dürfen nicht offenen Auges Produktivitätsnachteile generieren, vor allem nicht in einer vernetzten und globalen Wirtschaft, aus der man sich auch nicht mehr herausklimmern kann.

DER GRENZENLOSE WARENVERKEHR KOMMT AN SEINE GRENZEN

Bereits vor 60 Jahren, im März 1957, wurde mit der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch sechs westeuropäische Länder der Grundstein für einen gemeinsamen Wirtschaftsraum gelegt. Durch die „Römischen Verträge“ fielen die Zollschranken zwischen den Mitgliedern, der freie Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr wurde ermöglicht und europäische Institutionen wurden geschaffen. Die mittlerweile um 22 Mitgliedsstaaten größere EU wurde 1993 als EWG-Nachfolgeorganisation ins Leben gerufen und bildet heute einen europäischen Binnenmarkt für mehr als eine halbe Milliarde Menschen.

Doch wohin hat sich das Projekt Europa entwickelt? Immer wieder wird von einer Krise der EU gesprochen. Braucht es einen völligen Neustart, eine grundlegende Reform oder gehen wir überhaupt auf das Ende einer Ära zu? Die Aufgabe der EU ist es, für europäische Unternehmen auf den internationalen Märkten Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen diese die Chancen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung vorfinden. Einen wesentlichen Anteil an einer florierenden europäischen Wirtschaft hat der freie Warenverkehr. Doch wie frei ist die Bewegung von Gütern über die Grenzen in der EU hinweg wirklich? Allzu oft und mit steigender Tendenz werden nationale Gesetze und Verordnungen zum Hindernis. Welche Maßnahmen sind nun für einen freien Warenverkehr in Europa notwendig?

Grenzenloser europäischer Warenverkehr ...?

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Grote meier: Der intraeuropäische Handel ist mit 3 Billionen Euro jährlich sehr bedeutend, und allein die Top Ten dieser Handelsbeziehungen, von denen acht mit Deutschland stattfinden, machen rund 36% dieses Volumens aus. Auch sechs von neun Transeuropäischen Korridoren laufen durch Deutschland. Da sieht man schön, dass wir uns vor allem mit den deutschen Grenzen beschäftigen müssen, wenn wir über das Thema Grenzverkehr in Europa reden. Was die Verteilung auf die einzelnen Modalitäten in Europa anbelangt, dann fallen nach wie vor 49% auf den Straßengüterverkehr und nur 12% auf die Schiene. Die Verlegung von Verkehr auf die Schiene ist



Europa ist ein vergleichsweise kleiner Wirtschaftsraum mit nach wie vor zu vielen Grenzen, meint Christian Grote meier

sieht es aus mit den Ausbildungen und Dokumenten der Fahrer – was wird jeweils anerkannt oder ist mitzuführen? Das wird

Studie gezeigt, dass die europäische Wirtschaft bis 2025 durch eine Auflösung des Schengenraums bis zu 1,4 Billionen Euro verlieren würde. Um all diese negativen Auswirkungen der Migrationskontrolle zu vermeiden, braucht es in Europa Güterverkehrskorridore, über die internationale Warenströme effizient abgewickelt werden können.

Welchen Beitrag kann der Kombinierte Verkehr (KV) leisten?

Ralf-Charley Schultze: Ich möchte zu dem ganzen Thema „grenzenloser Warenverkehr“ aus Brüsseler Sicht eine optimistische Note beitragen. Ich beschäftige mich mit europäischen Warenströmen aus dem Blickwinkel des Kombinierten Verkehrs Straße/Schiene. Im Bereich des Schienenverkehrs wurde ja das „Vierte Eisenbahnpaket“ zur Weiterentwicklung in Richtung eines integrierten europäischen Eisenbahnrechts auf den Weg gebracht. Das Paket hat sowohl eine politische als auch eine technische Säule und vor allem letztere wird einiges auf dem Markt verändern. Die Europäische Eisenbahngesellschaft in Valenciennes wurde damit beauftragt, das technische Paket umzusetzen, und sie beschäftigt sich mit den ganzen Standardisierungen und Normierungen. Wenn diese erst einmal implementiert sind, werden eine ganze Reihe von Grenzen und Beschränkungen wegfallen, denn das Thema des internationalen Schienenverkehrs ist nach wie vor die nicht vorhandene Interoperabilität. Dadurch, dass aus historischen Gründen ganz bewusst Grenzen aufgebaut wurden, haben sich viele unterschiedliche Einzelsysteme entwickelt, die jetzt erst wieder harmonisiert werden müssen. Das soll vor allem auf den neun internationalen Transportkorridoren gewährleistet werden, durch die eine Basisstruktur geschaffen wird, die dem Kunden eine Art „one stop shop“ für den grenzüberschreitenden Einkauf



Für Alexander Klacska bleiben trotz der versuchten Harmonisierung von Regeln innerhalb der EU nach wie vor zu viele Handlungsspielräume offen, die von den einzelnen Staaten ausgenutzt werden können

in den vergangenen 20 Jahren in Europa eindeutig keine Erfolgsgeschichte, und das wird sich mit der vorhandenen Infrastruktur auch nicht so schnell ändern. Das ist vor allem deshalb ein Problem, weil bis 2030 ein Wachstum im Güterverkehr von 30% erwartet wird.

Klacska: Das Thema „Wohin geht die EU?“ beschäftigt uns ja nicht erst seit den Wahlen in Frankreich. Aber die Frage, ob innerhalb der EU neue Grenzen geschaffen werden, ist ja vor allem für die Transport- und Logistikbranche von Bedeutung. Grundsätzlich wurde in den letzten Jahren versucht, viele Richtlinien und Verordnungen zu harmonisieren und dadurch die Startbedingungen für uns Dienstleister überall gleich zu machen. Trotzdem bleiben in diesen ganzen Regelungen so viele Handlungsspielräume offen, die von den einzelnen Staaten ausgenutzt werden können und deren unterschiedliche Interpretationen uns dann das Leben erschweren. Ich möchte als Beispiel nur das Thema Ruhezeit bringen: Darf die in der Kabine verbracht werden: ja oder nein? Oder wie

» DURCH WARTEZEITEN AN DEN GRENZEN ENTSTEHEN DEN FRÄCHTERN HOHE KOSTEN.

Ein anderes Problem stellen die Grenzkontrollen vor allem von und nach Deutschland dar, die aufgrund der Migrationsströme von 2015 wieder eingeführt wurden. Wir haben berechnet, dass durch die Grenzstaus und die langen Wartezeiten vor allem in Suben und am Walsenberg für die Frächter tägliche Kosten von 2,5 Mio. Euro verursacht werden. Und sollte der Schengenraum ganz wegfallen, steigen diese Zahlen auf 8 Mio. Euro. Die EU selbst hat in einer

von Trassen bietet. Bei den Straßen gibt es jetzt kein „Paket“ im eigentlichen Sinn, sondern acht Initiativen, die zusammen eine Art Mobilitätspaket bilden. Hier darf es im Güterverkehr gar keine Grenzen mehr geben, und es muss für einen Lkw möglich sein, grenzenlos durch Europa durchzufahren. Da gibt es natürlich noch Probleme im

aber auf der ökologischen Seite einen Konsens darüber gibt, dass man durch Reduktion des CO₂-Ausstoßes etwas gegen den Klimawandel tun muss. Auf viele dieser Fragen kann der Kombinierte Verkehr die Antwort geben.

Martin Schwemmer: Sie haben das Schlagwort „one stop shop“ erwähnt. Der Kombinierte Ver-



Was ich mir wünsche, ist, dass wir 2030

durch das Platooning und mit teilweiser Automatisierung die Straße effizienter machen und dass uns die Digitalisierung dabei helfen wird, die physischen Unterbrechungen, die wir im Kombinierten Verkehr sehen, etwas abzumildern.

Christian Grote meier
BVL e.V.



Ich hoffe, dass wir bereits vor 2030 ein bisschen

von dem „Spirit“, den wir momentan in Bezug auf die Seidenstraße erleben, nach Europa hereinlassen. Dort geschieht Gewaltiges. Es wird in Infrastruktur investiert und versucht, ganze Wirtschaftsräume näher aneinanderzubringen, um so Produktivität zu steigern, Zeiten zu verkürzen und Prozesse zu optimieren. Länder gehen dort verbindliche Verpflichtungen ein, zu vereinheitlichen und neue Standards zu schaffen. Und so etwas brauchen wir auch zwischen den EU 28.

Alexander Klacska
WKO

» ES IST NOCH NICHT KLAR, WELCHE AUSWIRKUNGEN DER BREXIT AUF DIE EU HABEN WIRD.

gearbeitet. Und dann gibt es natürlich im Lkw-Verkehr ein gesamteuropäisches soziales Problem: Wir dürfen nicht vergessen, dass das durchschnittliche Alter eines Lkw-Fahrers mittlerweile bei 57 Jahren liegt. Optimistisch stimmt, dass es

kehr ist für Outsider oder Beobachter jetzt nichts, wo man schnell einfach so einmal mitmachen kann. Derzeit ist der „one stop shop“ eindeutig der Lkw, und wenn man das verändern möchte, dann müsste man die Eintrittshürde in den Kombinierten Verkehr (KV) minimieren. Ich glaube, dass das Thema Automatisierung helfen wird, den KV einfacher und produktiver zu machen und diese Hürden zu senken. Denn – wie auch immer eine solche digitalisierte Lösung aussehen kann – sie wird den Einkauf von Transportkapazitäten erleichtern und dem „Nutzer“ muss gar nicht einmal bewusst sein, wie der Einsatz der Modalitäten im Hintergrund überhaupt aussieht.

Welche aktuellen Strömungen werden sonst noch einen Einfluss auf den Güterverkehr haben?

Schwemmer: Zuerst einmal müssen wir natürlich beobach-

Logistik

Rou
„Der grenze
verkehr ko
Gre

ten, welche Bedeutung der „Brexit“ für alle haben wird. Der betrifft nicht nur Deutschland, sondern fast alle europäischen Länder, denn Großbritannien ist ein wesentlicher Handelspartner. Was den Warenverkehr mit Großbritannien anbelangt, werden wir uns im Detail anschauen müssen, wo welche Güter genau hingehen: zum Endverbraucher oder in die Industrie? Denn in der Industrie beispielsweise sind die Handlungsspielräume deutlich gerin-

Systeme zu schaffen. Allerdings sind das in der Praxis 28 oder dann 27 unterschiedliche Systeme, die Eurostat gar nicht unter einen Hut bringen kann, weil die Vorgaben dazu noch gar nicht existieren – und so dreht man sich da ein wenig im Kreis.

In der EU geht es ja immer um die Frage Zentralisierung versus Dezentralisierung. Was sollte sinnvollerweise wo geregelt werden? Wo brauchen wir



Durch die Digitalisierung entstehen neue Marktteilnehmer und Unternehmensformen, ist Martin Schwemmer überzeugt

den EU-Rat gehen. Aber dort wird ein entsprechender Rahmen für den Straßengüterverkehr gestaltet. Was das Thema Digitalisierung anbelangt, wollte ich noch sagen, dass es sich dabei um einen Riesenhype und ein echtes Modewort handelt. Jeder spricht von Digitalisierung, aber keiner weiß eigentlich, was damit genau gemeint ist im Zeitalter des „physical Internet“ und von 3D-Druck. Durch Digitalisierung wird die Qualität an sich nicht verbessert, es kann also nur eine unterstützende Maßnahme sein, die sicherlich die Produktivität steigern – davon bin ich fest überzeugt – und die im Kombinierten Verkehr durch „open data“ auch die Transparenz verbessern wird. Damit wird der KV dann nicht mehr so komplex, wie er heute noch erscheint.

Grotemeier: Was sind denn nun die Projekte – wie zum Beispiel die Rheinstrecke –, die dafür sorgen sollen, dass für

Roundtable

Der prognostizierte dramatische Anstieg des Warenverkehrs bis 2030 sieht ja immer ein bisschen wie ein Drohszenario aus. Ich hoffe, dass es durch eine bessere Abstimmung und Kooperation unter den Verkehrsträgern gar nicht dazu kommt. Ich bin sicher, dass wir stattdessen durch eine Steigerung der Effizienz dieses zusätzliche Tonnageaufkommen abwickeln können, vor allem weil wir in 10 bis 15 Jahren in Bezug auf die Automatisierung schon viel weiter fortgeschritten sein werden.

Martin Schwemmer
Fraunhofer SCS

Das Weißbuch gibt vor, dass bis 2030 das Verlagerungsziel auf nachhaltige Verkehrsträger bei 30% liegt. Wie realistisch das ist, weiß ich nicht, aber wir sollten zumindest in die Nähe gekommen sein. Bis dahin sollten wir auch einen einheitlichen elektronischen Frachtbrief über alle Verkehrsträger hinweg haben. Und ganz wichtig: Die Kooperation der einzelnen Verkehrsträger muss viel besser werden.

Ralf-Charley Schultze
UIRR

Roundtable
„entworfene Waren-
kommt an seine
enzen“

ger. Ein anderes wichtiges Thema ist die Digitalisierung, durch die neue Marktteilnehmer und neue Unternehmensformen entstehen werden. Hier werden auch die innovativen Logistik-Start-ups noch wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Branche haben. Was mir als Wissenschaftler ganz besonders am Herzen liegt, ist die Qualität und Vergleichbarkeit von internationalen statistischen Daten. Wir brauchen, um fundierte Aussagen zu Entwicklungen machen zu können, eine gute gemeinsame Datenbasis mit Erhebungsmechanismen, die in jedem Land einheitlich sind. Die Datenerhebung bei Eurostat z. B. ist ja harmonisiert, trotzdem kann man sich in diesem Bereich viel mehr wünschen, um für unsere Forschungsthemen saubere Statistiken zur Verfügung zu haben. **Schultze:** Was Eurostat anbelangt, so hat man natürlich den hehren Wunsch, einheitliche

mehr EU, wo eher weniger?

Grotemeier: Ich denke, dass wir auf jeden Fall Harmonisierungsbedarf dort an die EU abgeben können, wo es eklatante Unterschiede gibt. Im Straßengüterverkehr gibt es, wie vorhin bereits besprochen, ja enormen Bedarf, Regelungen zu vereinheitlichen, und hier herrscht auch ein allgemeiner Konsens der Länder darüber, dass das sinnvoll ist. Spannend ist, wenn wir uns mit den Fragen Marktzugang und Wettbewerb beschäftigen. In diesem Bereich wird der EU von den nationalen Regierungen gerne mal der „Schwarze Peter“ zugeschoben, für eine Liberalisierung von Märkten zu sorgen, wenn man selbst dafür offiziell nicht eintreten möchte. Ich glaube auch, um in diesem Zusammenhang auf das Thema Kabotage zu kommen, dass die Digitalisierung unser Bewusstsein darüber verändern wird, dass Leistungen nicht immer dort ver-

steuert werden, wo sie erbracht oder in Anspruch genommen werden. Aber das Thema Marktzugang ist natürlich ein sehr kontroversielles. Alles, was uns dabei hilft, Güter schneller von A nach B zu befördern und Bürokratie zu minimieren, das sollte auf jeden Fall harmonisiert werden – und dazu gibt es einen breiten Konsens. Und weil auch das Thema Maut angesprochen wurde: Wir haben es geschafft, europaweite Mobilfunkstandards einzuführen. Es wird endlich Zeit, das Mautthema auch zu erledigen. Da gäbe es sicherlich schnell gute digitale Lösungen, wieso brauchen wir dafür so lange?

Klacska: Wir haben beispielsweise bei der Anerkennung von Aus- und Weiterbildungen für Berufskraftfahrer eine gemeinsame Richtlinie. Das Lustige ist: Wir dachten, damit ist es erledigt. Aber nach wie vor werden Ausbildungen, die Fahrer in Österreich absolviert haben, in Ungarn nicht anerkannt. Das führt natürlich dazu, dass die betroffenen Menschen Europa irgendwann nicht mehr verstehen. Ich möchte in diesem Zusammenhang betonen: Wir brauchen weniger Regelungen, und die Regelungen, die wir haben, müssen eindeutig sein. Solange in den Vorgaben der EU „Kann-Bestimmungen“ stehen, werden die einzelnen Staaten diese auch nach eigenem Ermessen auslegen und umsetzen. Da muss man halt auch im Europäischen Rat für den Verkehrssektor konkrete einheitliche und allgemeingültige Vorgaben machen. Kein anderer Bereich ist so international und mobil wie die Transport- und Logistikbranche. Wir bewegen uns als Dienstleister nicht nur im gemeinsamen europäischen Binnenmarkt, wir tragen diesen auch zu einem guten Stück. Also brauchen wir Regelungen, die diesen Binnenmarkt auch optimal darstellen und die nicht einmal so und dann wieder anders ausgelegt werden können. Was das prognostizierte Wachstum des Güterverkehrs in den kommenden Jahren anbelangt, so muss man auch einmal erwähnen, dass dieses Wachstum

des Verkehrs nicht unmittelbar mit einem Wachstum der Wirtschaft zusammenhängt, sondern sehr viel mit einer Veränderung der Wirtschaftsstruktur zu tun hat. Die Produktion findet immer weniger dort statt, wo auch konsumiert wird, sondern dort, wo die Arbeitskosten niedriger sind. Und oft ist die



Für Ralf-Charley Schultze ist das EU-weite Verlagerungsziel von 30% des Straßengüterverkehrs auf die Schiene bis 2030 realistisch

Industrie dann in strukturell schwachen Regionen angesiedelt, was dazu führt, dass es

das zusätzliche Wachstum des Kombinierten Verkehrs die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene dann kurz- bis mittelfristig auch zur Verfügung stehen? Ich sehe das zum Teil nicht. Ich glaube, dass man in Zukunft froh sein kann, wenn der Schienenverkehr seinen prozentuellen Anteil hält.

Schultze: Natürlich gibt es regional unterschiedlich entweder mehr oder weniger Kapazitäten. Genau dafür gibt es ja die Bündelung in den TEN-T-Korridoren, die genau dort den Finger in die Wunde legen, wo es zu Engpässen kommt. In den Häfen beispielsweise haben wir keine Kapazitätsprobleme, es gibt nur ein paar bekannte Nadelöhre wie die Rheinstrecke. Das beste Beispiel ist der Gotthardtunnel auf der transalpinen Achse: Der könnte eigentlich doppelt so viel Verkehr aufnehmen als heute. Allerdings erst dann, wenn bei diesem Herzen von Europa die Aorta im Norden und Süden auch angepasst wird.

PRODUKTE WERDEN IMMER ÖFTER DORT ERZEUGT, WO SIE NICHT KONSUMIERT WERDEN.

dort nur Straßen-, aber keine Schienenanbindung gibt. Wenn ich einen Industriestandort in einem Dorf in Rumänien habe, dann wird die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene schwierig.

Schultze: Ich habe darauf hingewiesen, dass es so etwas wie nationale Entwicklungspläne gibt, die den einzelnen Ländern obliegen. Der Rahmen allerdings muss vorgegeben sein. Diesbezüglich bilden die erwähnten acht Straßeninitiativen eine echte Chance. Diese Initiativen müssen aber noch durch

Grenzenloser europäischer Warenverkehr ...?



Der Roundtable fand im Rahmen der transport-logistic-Messe in München in der Halle A4 im Forum 2 statt

► FORTSETZUNG VON SEITE 3

Da hat Bundeskanzlerin Merkel bei der Eröffnung des Tunnels sehr richtig gesagt, dass Deutschland hier 16 Jahre im Verzug ist und die Entwicklung teilweise verschlafen hat. Ich bin aber sicher, dass man die Produktivitätsverbesserungen merken wird, sobald die ganzen anstehenden Infrastrukturprojekte abgeschlossen sind – da müssen wir keine zehn Jahre mehr warten. Auf der Rheinachse wird man überlegen, ob man nicht eine eigene Güterverkehrsstrecke baut. In Osteuropa zum Beispiel, also in Rumänien und Bulgarien – wenn man dort alles das umsetzen würde, was man geplant hat, dann würde mehr Verkehr auf der Schiene bis in die Türkei durchfahren. Dann müssten die Güter nicht wie bisher an der ungarisch-rumänischen Grenze von der Schiene auf den Lkw

umgeladen werden, was eigentlich keinen Sinn macht. Insgesamt, wenn sich die ganzen nationalen Entwicklungspläne an die TEN-T-Richtlinien halten,

» OFFENE DATEN KÖNNTEN DIE VERNETZUNG VON TRANSPORTKETTEN VEREINFACHEN.

bleiben meines Erachtens mit den ganzen Kapazitätserweiterungen die 30% Verlagerungsziel für 2030 nach wie vor realistisch.

Sind wir in Europa auf die rasanten neuen technologischen Entwicklungen – Stichwort

Logistik 4.0 – überhaupt entsprechend vorbereitet?

Schwemmer: Aus der Sicht von Wissenschaft und Forschung muss man sagen, dass die Digitalisierung nur ein „Ermöglicher“ zur Umsetzung bestimmter Ziele sein kann. Viele Konzepte der Digitalisierung bestehen auch wieder aus Schlagwörtern, mit denen man sich erst einmal auseinandersetzen muss, egal ob es jetzt um Technologien wie fahrerlose Transportsysteme, teilautomatisiertes oder automatisiertes Fahren, aber auch um alternative Antriebsformen geht. In diesen Bereichen gibt es in Europa viele Pilotprojekte, bei denen sich aber erst herausstellen muss, wo hier die konkrete Anwendung sein wird. Es bringt ja nichts, Technologien zu erforschen und dann hinterher zu schauen: Wo brauche ich das überhaupt?

Schultze: Ich glaube nicht, dass man die Digitalisierung aufhalten kann, die Frage ist nur: Wie kann man sie mitgestalten? Digitalisierung ist kein Selbstzweck. Leider vermittelt die Politik aber ein ganz anderes Bild. Wenn man manchen Politikern, die selbst aus der Digitalisierungsbranche kommen, bei Diskussionen über das Thema Verkehr zuhört, geht es aber manchmal nur mehr darum. Digitale Lösungen sind nur ein Medium dafür, um vorgegebene Ziele besser zu erreichen. Wenn die verkehrspolitischen Ziele allerdings nicht klar formuliert sind, dann spricht man lieber über Digitalisierung.

Klaccka: In Österreich ist das ähnlich, hier wird dann auch noch ein bisschen über Verkehrssicherheit diskutiert. Für den Kombinierten Verkehr sehe ich das Thema Digitalisierung und Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs als große Herausforderung, aber auch als große Chance. Für die Politik wird es zukünftig eine Herausforderung, einen CO₂-freien und elektrifizierten Güterverkehr auf der Straße zu argumentieren, der parallel zur Schiene läuft. Im Moment sprechen wir im KV hauptsächlich über die Schnittstellenproblematik an den Terminals und über die Funktions-

einer Studie unter Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleistern fest-

» ES BRAUCHT IN EUROPA DEFINIERTE STANDARDS UND OFFENERE DATEN.

gestellt, dass sich diese durchaus vorstellen können, ihren Partnern Daten zu Transportarten, Produktion und Materialflüssen offen zur Verfügung zu stellen. Sie wurden nur noch nicht danach gefragt. Da eröffnet sich ein großes Feld für neue Geschäftsmodelle, die sich beispielsweise mit Datenplattformen zum Austausch von Informationen beschäftigen. Ich persönlich sehe das alles nicht ganz so optimistisch. Wenn wir nämlich bedenken, dass wir in Europa jetzt schon an der wechselseitigen Anerkennung von Führerscheindaten scheitern, wie soll dann etwas wie Platooning mit autonomen Fahrzeugen funktionieren. Die Politik hinkt mit der Umsetzung rettungslos hinter der technologischen Entwicklung hinterher. Da müssen sowohl die nationalen Staaten als auch Brüssel noch einmal deutlich zünden.

Danke für die Diskussion.

RESÜMEE

Es gibt noch viel zu tun, um den grenzüberschreitenden europäischen Warenverkehr produktiver und effizienter zu gestalten. Es braucht ein einheitliches Regelwerk, mit weniger und dafür eindeutigen Vorgaben, die von allen Staaten auch tatsächlich auf gleiche Weise umgesetzt werden. Die Standardisierung von Daten und Prozessen wird vor allem in Hinblick auf die Fortschritte im Bereich der Digitalisierung immer dringlicher. Hier ist – will man nicht gegenüber „grenzenlosen“ Wirtschaftsräumen wie den USA und China an Boden verlieren – nicht nur die EU gefragt, die bei der Umsetzung hinter der technologischen Entwicklung hinterherhinkt, sondern auch ein neuer Geist der Kooperation unter den verbleibenden EU 27. Auch eine bessere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist für eine positive Entwicklung des europäischen Güterverkehrs unabdingbar.

» DIE POLITIK HINKT IN DER UMSETZUNG DER TECHNOLOGISCHEN ENTWICKLUNG HINTERHER.

weise der Umladung. Dieses Ineinandergreifen der Geschäftsprozesse und die Nachverfolgung der Transportbehälter muss aber im Zuge der Digitalisierung automatisiert ablaufen. Dafür braucht es in Europa aber exakt definierte Schnittstellenstandards und offene, transparente Daten.

Grotmeier: Was die Transparenz und die Bereitstellung von Daten anbelangt, hat der BVL in