

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern



Datenautobahnen beschleunigen Logistikbranche

Mit einer zugespitzten Fragestellung eröffnete Michael Kremp, Vorstandsvorsitzender der Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern, am 26. Mai 2016 die 8. Branchenkonferenz der Logistikwirtschaft des Landes. Vor rund 150 Branchenvertretern sowie Gästen aus Politik und Wissenschaft fügte er in der Rotunde der HanseMesse Rostock dem Konferenzthema „Digitalisierung und Logistik – eine Welt in Bewegung“ die Frage an, ob es sich bei der „vierten industriellen Revolution lediglich um neuen Wein in alten Schläuchen“ handeln würde. Das breite inhaltliche Spektrum der Baltic Logistics Conference 2016, die im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern von der Logistikinitiative organisiert worden war, bot viel Gelegenheit, schlüssige Antworten auf die Herausforderungen des digitalen Zeitalters zu finden. Ein tiefer Wandel, der auch die Logistik durchdringt.

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des

Landes Mecklenburg-Vorpommern, hob im Grußwort die Notwendigkeit hervor, „sich in der Wirtschaft rechtzeitig auf die Digitalisierung und die damit einhergehenden Veränderungen einzustellen“. Es sei wichtig, dass die Baltic Logistics Conference 2016 dieses Thema aufgegriffen habe und praxisrelevante Impulse setzt. Die Landespolitik betrachte es als vorrangig, den Ausbau des Breitbandnetzes voranzutreiben. Ohne leistungsfähige Infrastruktur könnten die aus der Digitalisierung erwachsenen Potenziale für Wirtschaftswachstum nicht gehoben werden.

Die Tagungsvorträge verdeutlichten, wie Firmen bereits konventionelle Geschäftsfelder mit digitalen Technologien wie Big Data verknüpfen. Eine Aufgabe, die sich auch der Bund stellt, wie Staatssekretär Rainer Bomba vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausführte. Standortentscheidungen hingen nicht mehr von guten Verkehrsanbindungen ab, sondern von der Frage, wie viele und wie schnell Informationen auf Datenautobahnen transportiert werden können.

Inhalt

Seite 2 Grußwort

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes MV

Seite 3 Digitalisierung und Verkehrsinfrastrukturplanung

Seite 4
Der Lkw - Europäisierung,
Digitalisierung und
infrastrukturelle Engpässe

Seite 5
Industrie 4.0 – Nur eine
industrielle Revolution?

Seite 6
Entwicklung intermodaler
Verkehre durch Innovationen
und Hafenentwicklung

Seite 7
Diskussion
Häfen in MV –
Was bringt die Zukunft?

Seite 8
The New Technology Wave

Hybridfahren – eine neue
Dimension der Fährschiffahrt

Text: Thomas Schwandt
Foto: A. Duerst, STUDIO 301



Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Landesentwicklung

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Grußwort Minister Pegel

Wirtschaft muss sich frühzeitig auf digitale Ära einstellen

Bevor auf der Baltic Logistics Conference 2016 **Christian Pegel**, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, in seinem Grußwort das Konferenzthema „Digitalisierung und Logistik – eine Welt in Bewegung“ aufgriff, wendete er sich zunächst der gegenständlichen Verkehrsinfrastruktur zu. Ohne den gezielten Ausbau von Straßen, Schienen und Schifffahrtswegen würde die Digitalisierung der Logistik beschränkt bleiben. Beides stehe in enger Wechselbeziehung, was unter anderem seinen Ausdruck darin finde, dass „zur Agenda des Bundesverkehrsministeriums inzwischen auch die digitale Infrastruktur gehört“, sagte der Minister. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 werden auch in Mecklenburg-Vorpommern die Weichen gestellt, die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft zukunftsfähig zu gestalten.

Minister Pegel bezeichnete unter anderem die Straßenbauprojekte Autobahn 14, Bundesstraße 96 n auf der Insel Rügen und die Ortsumgehung Neubrandenburg als „Investitionsvorhaben von erheblichem Gewicht“. Entscheidend bei der Auswahl und Berücksichtigung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 sei gewesen, dass die „qualitativen Kerndaten stimmen und die Projekte ins bestehende Netz passen“. Es habe sich ausgezahlt, dass Mecklenburg-Vorpommern sich von vornherein auf eine überschaubare Zahl von 40 Verkehrsprojekten, die in Berlin eingereicht und größtenteils befürwortet wurden, konzentriert habe.

Fundierte Vorbereitung und detaillierte Begründung von Bedarfsprojekten erhöhten auch beim digitalen Netzausbau die Erfolgsaussichten, sagte der Minister mit Verweis auf die Anmeldung von konkreten Vorhaben im Land zur Ausweitung



Minister Christian Pegel: „Die Digitalisierung ist im Land als gemeinsame Zukunftsaufgabe von der Politik und von den Unternehmen erkannt worden.“

des Breitbandnetzes. Diese Infrastrukturaufgabe obliege dem Bund, das Land trete als Co-Finanzier auf. Im ersten Förderdurchlauf habe das Land Mecklenburg-Vorpommern in Berlin zu Jahresanfang 2016 insgesamt 24 einzelne Projekte zur Anbindung weiterer Regionen an das 50-Mbit-Breitbandnetz angemeldet und genehmigt bekommen. Minister Pegel betonte dabei die exzellente Zuarbeit aller Landkreise, die dazu beigetragen habe, dass mehr als ein Drittel aller bundesweit zugesagten Vorhaben auf Mecklenburg-Vorpommern zufallen. „Von den insgesamt vom Bund ausgereichten 420 Millionen Euro fließen 270 Millionen Euro in unser Land.“ Langfristig betrachtet handelt es sich beim notwendigen Ausbau der digitalen Infrastruktur um ein „milliardenschweres Projekt“. Von den eingesetzten staatlichen Investitionssummen tragen der Bund 70 Prozent, das Land 20 Prozent und die Kommunen 10 Prozent.

Minister Pegel unterstrich die Notwendigkeit für die Wirtschaft, sich frühzeitig auf das digitale Zeitalter einzustellen.

„Wir steuern auf eine Zukunft zu, die wir nicht kennen, die aber Veränderungen bringen wird.“ Die Vorstellung, dass mit digitalen Technologien auf Kundenwunsch sehr individuelle Produkte in kurzer Zeit hergestellt werden können, sei keine Utopie mehr. Umso mehr müsse der Ausbau der digitalen Infrastruktur vorangetrieben werden, damit Unternehmen und Kunden die Chancen ergreifen und von der Digitalisierung profitieren können. In Mecklenburg-Vorpommern existiere noch erheblicher Nachholbedarf, führte der Minister weiter aus.

Eine Bestandsaufnahme habe ergeben, dass im Land bisher erst 50 Prozent aller Haushalte eine Anbindung an das 50-Mbit-Netz aufweisen. „Das entspricht im Vergleich aller Bundesländer einem vorderen Platz im unteren Drittel.“ Der Bundesdurchschnitt liegt bei 66 Prozent. Im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern sei der ländliche Raum besonders unterversorgt. Hier beträgt die Anbindungsquote weniger als 15 Prozent. Erhebliche Finanzmittel seien notwendig, um diesen Rückstand aufzuholen. Der Minister bezifferte den Investitionsbedarf für diesen Bereich auf 350 bis 500 Millionen Euro.

Der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung versicherte zum Abschluss seiner Rede, das eingeschlagene Tempo bei der digitalen Aufrüstung des Landes beizubehalten. Für einen aktuellen zweiten Aufruf des Bundes zur Förderung des Breitband-Netzausbaus habe Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 67 neue Anträge eingereicht. Der Minister wendete ein, es sei davon auszugehen, dass nicht alle Projekte genehmigt werden. Die relativ hohe Zahl belege jedoch, die Digitalisierung ist im Land als gemeinsame Zukunftsaufgabe von der Politik und von den Unternehmen erkannt worden und wird angepackt.

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Zusammenspiel von Digitalisierung und Verkehrsinfrastrukturplanung aus Sicht der Bundesregierung

Zu Beginn seines Vortrages zog **Staatssekretär Rainer Bomba** vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen zeithistorischen Vergleich: „Heutigen Standortentscheidungen liegen andere Aspekte zu Grunde als vor 20 Jahren. Standen früher Autobahn- und Bahnanschluss sowie das kulturell-soziale Umfeld im Mittelpunkt, so fragen Investoren heute zuerst danach, ob es Glasfaser-Verbindungen gibt, über die große Datenmengen transportiert werden können.“ Speziell für den Bereich Transport und Logistik steht dies für den Beginn eines tief greifenden Wandels zu einer ganz neuen Mobilität. Als Beispiel nannte Bomba das datenbasierte automatisierte Fahren von Lkw. Diese Entwicklung wäre längst keine Utopie mehr. Im Gegenteil, sie werde von den Fahrzeugherstellern rasant vorangetrieben. In nicht allzu ferner Zukunft könnten Lkw mit Verbrennungsmotor und Straßenverkehrsschilder nur noch im Museum zu betrachten sein, blickte Staatssekretär Bomba voraus.

Er machte in diesem Zusammenhang auf ein besonderes Merkmal der „digitalen Revolution“ aufmerksam. Anders als bei früheren technologischen Umbrüchen bleibt heutzutage kaum Zeit für längere Überlegungen, wie die Probleme und die Veränderungen anzupacken sind. „Wir müssen in Dekaden denken.“ Und er fügte hinzu: „Wenn wir in der Digitalisierung den Anschluss verpassen, fährt international der Zug ohne uns ab.“

In der Verkehrsinfrastrukturplanung hat Deutschland in den kommenden Jahren deshalb zwei vordringliche Aufgaben zu lösen. Zahlreiche Straßen und Brücken sind bundesweit in einem maroden Zustand, auch weil sie inzwischen bis zum Fünffachen der Last aushalten müssen als zum Zeitpunkt ihres Entstehens. Der Bund hat den Erneuerungsbedarf erkannt und einen Anstieg der Ausgaben für die

Verkehrsinfrastruktur „in den Jahren 2015 bis 2018 um plus 40 Prozent“ beschlossen. Gegenwärtig wären deshalb weniger fehlende Finanzmittel das Problem, als vielmehr ein erhebliches Defizit an planfesten Verkehrsbauprojekten. So können die bereitgestellten Gelder nicht abgefordert werden. Längerfristig wird mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 die Marschroute festgeschrieben, welche Bauvorhaben für die Straße, die Bahn und für Wasserwege vorrangig umgesetzt werden sollen. „Der Bund hat dafür ein Budget von insgesamt 250 Milliarden Euro veranschlagt“, hob Rainer Bomba hervor. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 der Individualverkehr in Deutschland um elf Prozent zunehmen und die Transportleistung im Güterverkehr um 40 Prozent anwachsen wird.



Staatssekretär Rainer Bomba: „Ohne Investitionen in digitale Verkehrstechnik werden wir künftig nicht mehr arbeiten können.“

Um diese verkehrswirtschaftlichen Herausforderungen effizient, umweltfreundlich und sicher bewältigen zu können, müsse parallel in dem Bereich die Digitalisierung Einzug halten. Die konventionelle Verkehrsinfrastruktur von morgen wird gekennzeichnet sein von hochleistungsfähigen Datentechnologien

wie Schnellwarnsystemen zur Gefahrenabwehr oder Sensortechnik für eine intelligente Verkehrsleitung. Der Ausbau des Breitbandnetzes hat daher für den Bund Priorität, führte Staatssekretär Bomba weiter aus. Bis zum Jahr 2018 werde die bundesweite Abdeckung mit einem 50-Mbit-Netz angestrebt. Dafür stehen 2,1 Milliarden Euro zur Verfügung. „Das ist eine Aufgabe für die Zukunft.“ Diese anzugehen wird in den Bundesländern derzeit noch unterschiedlich gewichtet, wendete Bomba ein. Es gebe Länder, die haben bislang keinen einzigen Förderantrag gestellt.

Der Staatssekretär informierte die Teilnehmer der Baltic Logistics Conference 2016, dass die Autobahn zwischen München und Nürnberg gegenwärtig als Testfeld modifiziert wird, um zum Beispiel praxisnahe Erkenntnisse über die überwachte Kolonnenfahrt von automatisierten Lkw (Platooning) zu gewinnen oder die E-Mobilität auch für den Schwerlastverkehr tauglich zu machen. „Ohne Investitionen in digitale Verkehrstechnik werden wir künftig nicht mehr arbeiten können“, mahnte Bomba eindringlich. Es zeichne sich zudem ab, dass im digitalen Zeitalter noch mehr Güter auf der Straße transportiert werden. Ein Trend, der eine zusätzliche Motivation sein sollte, den Bahngüterverkehr zu ertüchtigen und zu stärken. Dieser Verkehrsträger befinde sich „seit Jahren signifikant auf Talfahrt“, bedauerte Bomba.

Bereits absehbar sei, dass eine digitale 50-Mbit-Infrastruktur künftig nicht ausreichen wird. Bomba informierte, dass im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „an einem Ein-Gigabit-Konzept“ gearbeitet werde. Dem zuweilen anzutreffenden Vorwurf, „Deutschland verpenne die Digitalisierung“ setzte Bomba entgegen: „Nein, wir gehen es nur gründlicher an.“

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Verkehrsträger Lkw unter Bedingungen der Europäisierung, Digitalisierung und infrastruktureller Engpässe

Den volkswirtschaftlichen Stellenwert des Verkehrsträgers Lkw beziffert **Prof. Peter Klaus** von der Universität Erlangen-Nürnberg auf rund 80 Milliarden Euro. Diese Summe, erläuterte er auf der Baltic Logistics Conference 2016, werde jährlich von der deutschen Wirtschaft für Lkw-Transporte eingesetzt. Auf diese entfallen somit rund 80 Prozent aller Ausgaben für den Frachttransport. Das Fazit von Prof. Klaus: „Der Lkw-Verkehr dient der Wirtschaft.“ Dadurch sei er aber auch sehr abhängig von fundamentalen Entwicklungen und Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld.

Der Verkehrsträger Lkw sorgt in der Welt für Bewegung, doch gegenwärtig ist die Welt um den Lkw herum durch verschiedene Einflussfaktoren selbst erheblich in Bewegung geraten. Auf dem Markt würden die lange Zeit zementierten Koordinaten auf der Angebots- und Nachfrageseite nachhaltig neu justiert. Flankiert von einem fortgesetzten moderaten Wirtschaftswachstum werde durch neue Logistik-Modelle, disruptive Innovationen wie der 3D-Drucktechnologie und volatiler werdende Rahmenbedingungen die Transportnachfrage neuartig stimuliert. In der Folge kommt es zu Konzentrationsprozessen in der Branche und neuen Geschäftsmodellen auf der Grundlage von Big Data Analytics. „Wir erleben den späten Wandel des Lkw-Transportgewerbes vom soliden Handwerk zu einem hochprofessionellen industrialisierten Wirtschaftsbereich. Die Entwicklung ist im Rollen.“

Diese werde getrieben durch rasante Veränderungen in der Technologie des Lkw-Transports und den externen Rahmenbedingungen. Die Digitalisierung des Verkehrs und adäquate technische Neuerungen an den Fahrzeugen sowie in den Logistikkäufen gehen einher mit Eng-

pässen in der Verkehrsinfrastruktur, einem schwindenden Angebot an Fahrern und zusätzlichen politischen Reglementierungen. Um einen Weg durch dieses Bündel an Herausforderungen und Problemen zu finden, empfahl Prof. Klaus der Branche in Europa einen Blick auf den US-Transportmarkt. Dort seien zum Teil vergleichbare Bedingungen vorhanden, etwa in der maximalen geografischen Ausdehnung von bis zu 4500 Kilometern. Auch in den USA werde das Frachtvolumen vor allem von Trucks bewältigt. Bemerkenswert in diesem Vergleich ist jedoch, in den USA wird in der Lkw-Wirtschaft doppelt so viel Geld eingesetzt wie in Europa. Dies sei auf eine vertiefte Arbeitsteilung zurückzuführen, was die Lkw-Wirtschaft beschleunigt.



Prof. Peter Klaus:
„Wir erleben eine späte Industrialisierung im Lkw-Transport, aber die Entwicklung ist im Rollen.“

Dieser Prozess wird sich auch in Europa verstärken und zu „einer Verdoppelung der Ausgaben in der Branche führen“, zeigte sich Prof. Klaus überzeugt. Das passiert aber nicht dadurch, dass die eingefahrenen Logistik-Trends der letzten 25 Jahre einfach fortgeschrieben werden. Die weitere Europäisierung des Marktes, ausgelastete Infrastrukturen, veränderte

materielle Bedarfe der Kunden und eine wachsende Service-Ökonomie erfordern neue Antworten und Lösungen in der Logistikbranche. Gütertransporte werden gebündelt und verdichtet, vorhandene Transportkapazitäten besser ausgelastet und logistische Prozessketten optimiert. Derzeit sind noch 10 bis 15 Prozent aller in Europa absolvierten Lkw-Kilometer frachtlose Leerfahrten. Einen substanziellen Beitrag in dieser Entwicklung wird die zunehmende Integration „smarter Objekte“ leisten. Digitalisierte Abwicklungsverläufe und moderne Kommunikation in Echtzeit bestimmen bereits heute in der Logistik das Tempo. Im Endeffekt wird es darauf hinauslaufen, die Wirtschaftsbereiche Transport, Produktion und Vertrieb „simultan zu optimieren“ und neue Freiräume auch mit Unterstützung der Politik zu erschließen.

Neben der Digitalisierung wird vor allem der demographische Wandel eine der größten Herausforderungen für die Logistikwirtschaft. In den USA und in Europa gleichermaßen zeichnet sich eine gravierende Personalnot bei Kraftfahrern ab, für die die Digitalisierung nur bedingt Lösungen bietet. In dieser Frage komme es vor allem darauf an, das betriebliche Management für diese Berufsgruppe attraktiver zu gestalten. Fahrer- und Equipment-Wechselstationen für so genannte Stafetten- und Begegnungsverkehre würden zum Beispiel die Fahrdistanzen für die Fahrer reduzieren. Aber auch ein ausreichendes Angebot an Park- und Ruheplätzen mit schnellen Vorbuchungsmöglichkeiten könne dazu beitragen, das angekratzte Image des Lkw-Fahrers zu verbessern. Last but not least gehört die Bezahlung der Berufskraftfahrer zu den möglichen Stellschrauben. Hier gebe es in Europa Nachholbedarf, verwies Prof. Klaus erneut auf die USA. „Dort verdienen Trucker deutlich mehr.“

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Industrie 4.0 Nur eine industrielle Revolution?

Mit einer zeitlichen und begrifflichen Einordnung startete **Udo Possin**, Geschäftsführer der ml&s manufacturing, logistics and services GmbH & Co. KG in Greifswald, auf der Baltic Logistics Conference 2016 seinen Exkurs in die Welt von Industrie 4.0. Es ist erst fünf Jahre her, dass dieser Begriff, der für die Digitalisierung der Wirtschaft steht, in die Öffentlichkeit getragen wurde. Auf der Hannover Messe des Jahres 2011 war das. Wenige Zeit später wird Industrie 4.0 zum Synonym und zum strategischen Wegweiser für die Entwicklung von zukunftsfesten und hocheffizienten Produktions- und Dienstleistungstechnologien.

In Deutschland hat derweil die Bundesregierung die Federführung in der Gestaltung und Steuerung dieses Prozesses übernommen, der wie die vorherigen drei industriellen Revolutionen einen tief greifenden Umbruch zu einer neuen Qualität charakterisiert. In einem Punkt unterscheidet sich Industrie 4.0 jedoch nicht von den früheren Quantensprüngen in der Produktion, sagte Geschäftsführer Possin, „Industrie 4.0 ist ein Wettlauf um höhere Produktivität, nichts anderes.“ Entschieden werde dieser durch Zeit und Geld.

Dennoch bedeutet Industrie 4.0 einen nie dagewesenen Paradigmenwechsel, betonte Possin. Während das Industriezeitalter sich bislang auf der klassischen B2B-Ebene bewegte, wurde mit der Digitalisierung das Tor zur B2C-Ebene aufgestoßen. In der jüngeren Entwicklung steuert die Wirtschaft nun auf die C2B-Ebene zu, das heißt, die Kunden werden zum maßgeblichen Impulsgeber für die Produktion. Möglich wurde dies durch die internetbasierte fortschreitende Vernetzung sehr vieler Menschen. Waren vor zwei Jahrzehnten von insgesamt 5,7 Milliarden Menschen auf der Welt lediglich 0,7 Pro-

zent vernetzt, verfügten 2005 von der Weltbevölkerung (6,5 Milliarden Menschen) bereits 15 Prozent über einen Internetzugang. Dieser Wert ist weitere zehn Jahre später bei 7,3 Milliarden Menschen auf 75 Prozent hochgeschwollen. „Industrie 4.0 ist eine internetgetriebene Revolution, die Beschleuniger sind die großen Internetfirmen, was dazu führt, dass Industrie 4.0 im Grunde zu Hause stattfindet. Es geht um nichts weniger als die Digitalisierung der Gesellschaft“, umriss Manager Possin die schnelllebigen Entwicklungsphasen des Web-Zeitalters.



Udo Possin:
„Industrie 4.0 ist ein Wettlauf um eine höhere Produktivität, nichts anderes.“

Mittlerweile ist mit dem hohen Grad der Vernetzung der Boden bereitet, „die digitale mit der physischen Welt zu verschmelzen“. Die Fachwelt spricht vom Internet der Dinge. Weltweit wird mit Hochdruck und milliardenschwerem Aufwand an neuen hochleistungsfähigen IT-Technologien wie dem Handy der fünften Generation gearbeitet. Diese sind notwendig, um zum Beispiel automatisiertes Fahren von Pkw und Lkw und ähnliche Anwendungen zu ermöglichen.

Spezifisches Merkmal der digitalisierten Produktion und Logistik ist nach Aussage von Geschäftsführer Possin die „permanente Vernetzung aller Beteiligten durch Cloud-Technologien, über die riesige Mengen an Daten ausgetauscht werden können“. Dabei gehe es nicht darum, Daten nur zu sammeln. Wirksame Optimierungseffekte werden erst durch die Datenanalyse in Echtzeit erzielt. „Das ist der Schritt zum Produktivitätsplus.“

In Folge dieses vernetzten Datenflusses kommt es zu einer individualisierten und sich selbst organisierenden Produktion. Maschinen kommunizieren untereinander und konfigurieren sich selbst, qualifizierte Mitarbeiter überwachen die datenbasierte Fertigung und greifen nur noch sporadisch ein. Der Kunde gibt über das Internet seine Anforderungen und Details für das gewünschte Produkt direkt in den Herstellungsprozess. „Die Produktion folgt dem Takt der Menschen.“ Und das zu den Konditionen eines Massenherstellers, unterstreicht Possin den ökonomischen Vorteil. Vor zwei Jahren waren sechs bis sieben Milliarden vernetzte Dinge dauerhaft im Internet, bis zum Jahr 2022 wird das Internet der Dinge auf gewaltige 500 Milliarden vernetzter Geräte und Systeme anwachsen.

Die hergestellten Waren und Güter werden zu Datenträgern, wodurch zum Beispiel logistische Abläufe beschleunigt und effektiver gestaltet werden können. Daraus erwachsen auch Chancen für neue Geschäftsmodelle. Possin zeigte sich überzeugt, dass „Transporte mit Drohnen nur noch eine Frage der Zeit sind“. Für die Logistikbranche eröffnen sich völlig neue unternehmerische Perspektiven. Spediteure und Logistiker werden zu IT-Dienstleistern. „Die Branchengrenzen werden aufgebrochen.“

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Entwicklung intermodaler Verkehre durch Innovationen und Hafenentwicklung

Seehäfen eignen sich per se als Partner für die Entwicklung intermodaler Verkehre. Denn sie sind natürliche Konsolidierungspunkte für die benötigten Gütermengen. **Jörg Ullrich**, Geschäftsführer der European Cargo Logistics GmbH (ECL), einer 100prozentigen Tochter des Lübecker Hafens, führte als Beispiel in Norddeutschland den Hafen Hamburg an, in dem täglich 25.000 TEU-Standardcontainer umgeschlagen werden, und die Häfen Lübeck und Rostock. 2200 bzw. 1000 Ladeeinheiten durchlaufen diese täglich, Transitladung und lokale Ladung. „Der entscheidende Vorteil für intermodale Verkehre besteht jedoch darin, dass in den Häfen ein direkter Übergang von der Schiene aufs Schiff und umgekehrt möglich ist, ohne zusätzlichen Vor- und Nachlauf auf der Straße“, hob Ullrich auf der Baltic Logistics Conference 2016 hervor. Aber dies bedeutet keinen Selbstläufer für den Aufbau moderner Logistikketten. „Die Attraktivität der Seehäfen gegenüber den Reedereien steigt deutlich mit der Qualität der angebotenen Hinterlandverbindungen.“

Anhand des Lübecker Hafens veranschaulichte der ECL-Geschäftsführer, wo Häfen ansetzen können, um die Attraktivität des Standortes für intermodale Verkehre und damit auch die Auslastung der vorhandenen Infra- und Suprastruktur zu erhöhen. „Die Häfen stehen grundsätzlich vor dem Dilemma, dass die immobile Infrastruktur erhebliches Kapital bindet und innerhalb von internationalen Transportketten nur ein geringer Teil von ca. zehn Prozent der Gesamtkosten im Hafen anfällt, was den Gestaltungsspielraum in diesem Punkt einengt.“

Um das Ziel zu erreichen, mehr Ladungsvolumen im intermodalen Verkehr zu generieren, bedarf es einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur als

Basis. Mit dem Baltic Rail Gate am Skandinavienkai in Lübeck kann ECL über eine solche verfügen. Doch das allein genügt nicht, sagte der ECL-Manager mit Verweis auf eine rückläufige Tendenz am Baltic Rail Gate bei den umgeschlagenen Ladungseinheiten im Zeitraum von 2007 bis 2012. Die jährliche Anzahl sackte von 90.000 auf 60.000 Einheiten ab. „Das war keine nachhaltige Entwicklung.“



Jörg Ullrich:
„Die Attraktivität der Seehäfen gegenüber den Reedereien steigt deutlich mit der Qualität der angebotenen Hinterlandverbindungen“

Um einen derartigen Abwärtstrend umzukehren, böten sich zwei generelle Handlungsrichtlinien an: Zum einen kann der Hafen das Informationsmanagement zwischen Reedern, Hafen sowie Operateuren und Spediteuren qualifizieren und besser nutzen. „Im Hafen laufen täglich unzählige Daten auf, aus deren Analyse effektive Verbesserungen abgeleitet werden können.“ Zum anderen habe es der Hafen in der Hand, unmittelbar Einfluss auf intermodale Hinterlandverkehre zu nehmen. Im Fokus stehen zunächst die vorhandenen Verbindungen und Kooperationen. Es gelte, sie quantitativ und qualitativ weiter

zu entwickeln. Im nächsten Schritt sollten Projekte für neue Verbindungen und Kooperationen initiiert und umgesetzt werden. Dabei sei es wichtig, die vorhandene Hafeninfrastruktur auf den Prüfstand zu stellen und bisher ungenutzte Potenziale zu heben. Daraus eröffnen sich in der Regel auch Chancen und Möglichkeiten, eigene intermodale Hinterlandverkehre aufzubauen. Wie es im Hafen Lübeck in jüngerer Vergangenheit gelungen sei.

Für den Erfolg eines solchen speziellen Logistikprojekts ist es maßgeblich, sehr eng mit Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kooperieren, die insbesondere über lokales Know-how verfügen. Zudem ist die Zusammenarbeit mit den Reedereien zu intensivieren. Das schließe auch eine Risikopartnerschaft ein. „Die Risiken intermodaler Transportketten sollten auf die Beteiligten fair verteilt werden.“ Hilfreich sei es außerdem, ein Augenmerk darauf zu haben, lokale Ladungsmengen mit den Transitverkehren zu kombinieren.

Begleitet wird dieser Prozess von innovativen Lösungen. Beispielsweise sind in Lübeck Bahn- und Schifffahrtspläne und die Hafendarbeit vor Ort weitgehend integriert worden. Zudem wurden die Datenflüsse optimiert und vernetzt. Letztlich wachse der Hafen in seinem Selbstverständnis in eine neue Rolle hinein. „Er wird vom Bereitsteller der Infrastruktur und von einem Umschläger zum Steuerer von Verkehren.“ ECL hat es in den letzten Jahren bewerkstelligt, eigene intermodale Verkehre nach Ludwigshafen, Verona (Italien) und Bettembourg (Luxemburg) aufs Gleis zu bringen und auf diese Weise dazu beizutragen, dass am Lübecker Baltic Rail Gate zusätzlich zu den bestehenden intermodalen Verbindungen die Zahl der Ladungseinheiten spürbar angestiegen ist und im Jahr 2015 fast die Marke von insgesamt 100.000 erreicht hat.

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

Podiumsdiskussion

Häfen in MV – logistische Drehscheiben Was bringt die Zukunft?

In der Podiumsdiskussion im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2016 unternehmen Manager der drei größten Seehäfen von Mecklenburg-Vorpommern den Versuch, zeitlich einen Blick voraus zu werfen. „Was bringt die Zukunft?“, lautete denn auch die adäquate Eingangsfrage von Moderator **Lutz Lauenroth**, stellvertretender Chefredakteur der in Hamburg erscheinenden „Deutschen Verkehrszeitung“. Bevor jedoch **Michael Kremp**, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, **Dr. Gernot Tesch**, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, und **Thomas Langlotz**, Direktor Marketing & Sales der Fährhafen Sassnitz GmbH, ihre jeweilige Sicht auf die künftige Entwicklung darlegten, bot sich ihnen Gelegenheit, auf die spezifischen Profile und Strategien der Seehäfen in Wismar, Rostock und Sassnitz einzugehen.

Michael Kremp:

„Digitalisierung heißt auch, freigesetzten Mitarbeitern neue Betätigungen zu eröffnen.“

Geschäftsführer Kremp präsentierte den Seehafen Wismar als Universalhafen, der es unter Beteiligung verschiedener Verkehrsträger auf „einen Jahresgüterumschlag von insgesamt ca. acht Millionen Tonnen“ bringt. Wobei davon im vorigen Jahr 3,7 Millionen Tonnen auf den seeseitigen Güterumschlag entfielen. Derzeit würden mit einem Investitionsprogramm im Volumen von 32 Millionen Euro bis 2018 die Voraussetzungen geschaffen, vor allem den Seeumschlag auf jährlich sechs Millionen Tonnen zu steigern.

Im Rostocker Seehafen hat es in den ersten eineinhalb Jahrzehnten des neuen Jahrhunderts ein jährliches Wachstum von



durchschnittlich 3,4 Prozent gegeben, bilanzierte Dr. Tesch. „Treiber der Entwicklung sind die Fähr- und RoRo-Verkehre“, betonte er. Mit einem Anteil von 58 Prozent an den im Jahr 2015 umgeschlagenen 25,1 Millionen Tonnen Güter dominierte die rollende Ladung das universelle Umschlaggeschäft. Rostock habe sich über die Jahre mit zahlreichen Liniendiensten nach Nordeuropa zur „bedeutendsten Verkehrsdrehscheibe in der südlichen Ostsee“ entwickelt. Künftig sollen die Linienverkehre möglichst auch nach Russland und ins Baltikum ausgebaut werden. Die kurzen Seewege nach Nordeuropa sind Rostocks großes Plus, um auch das bestehende Streckennetz im Kombinierten Verkehr (KV) gen Süden auszuweiten.

Der an der Ostküste Rügens gelegene Fährhafen Sassnitz durchläuft gegenwärtig einen tief greifenden Wandel „vom reinen Fährhafen zum modernen Multifunktionshafen“, beschrieb Marketingchef Langlotz die aktuelle Situation in Sassnitz. Der Anteil des Fährgeschäfts am Umsatz des Hafens sei von 75 Prozent im Jahr 2006 auf unter zehn Prozent im vorigen Jahr geschrumpft.

Dr. Gernot Tesch:

„Das Zusammenführen aller Daten im Hafen ist nur mit Digitaltechnik zu bewältigen.“

Das hat den Druck erhöht, neue Geschäftsfelder zu erschließen. Der Hafen investierte unter anderem in ein Offshore-Terminal und schuf sich damit die Infrastruktur, um als Basis- und Servicehafen für Offshore Windparks in der Ostsee zu fungieren. Für die Kunden sichtbarer Ausdruck der Neuausrichtung ist die neue Dachmarke „Mukran Port“, unter der alle Aktivitäten des Sassnitzer Hafens seit kurzem vermarktet werden.

Thomas Langlotz:

„Zuerst steht die Erkenntnis, der technologische Umbruch Logistik 4.0 beginnt im Kopf.“

Unisono betrachteten die Diskussionsteilnehmer die Digitalisierung als entscheidende technologische Herausforderung, die auch in den Häfen nachhaltig die Geschäftsprozesse beeinflusst. So nannte Michael Kremp die Seehafen Wismar GmbH eine „digitale Werkstatt“. Größte zu meistern Hürde sei es, „den massenhaften Datenaustausch im täglichen Geschäft zu handhaben“. Eine höhere Produktivität lasse sich etwa erreichen durch fahrerlose Transporttechnik. Der Hafenchef machte in diesem Kontext auch klar, dass mit der Digitalisierung die Aufgabe einhergehe, für freigesetzte Mitarbeiter neue Betätigungsfelder zu erschließen.

Dr. Tesch sieht auch in der Digitalisierung den Fähr- und RoRo-Verkehr als eine treibende Kraft. „Die Reedereien drängen auf sehr kurze Hafentagezeiten. Potenzial birgt das Zusammenführen aller im Hafen auflaufenden Daten, was zwingend nur mit digitaler Technik zu bewältigen ist.“ Für Thomas Langlotz ist Digitalisierung „eine intensive Verzahnung von Wertschöpfungsketten“, was auch heißt: „Logistik 4.0 beginnt im Kopf.“

Baltic Logistics Conference 2016

Management Summary

Logistikinitiative
Mecklenburg-Vorpommern

1. The New Technology Wave

2. Hybridfähren – neue Dimension der Fährschifffahrt

1. Wohin geht die Reise im Digitalzeitalter? Eine grundsätzliche Frage, mit der sich die 2013 gegründete Hamburger Innovationsberatung FutureCandy UG professionell befasst. Gründer und Geschäftsführer **Nick Sohnmann** offerierte den Teilnehmern der Baltic Logistics Conference 2016 in unterhaltsamem Infotainment eine breite Palette an Aussichten, Chancen und Ideen, wie die Digitalisierung die Welt umkrempeln wird. Die neue technologische Welle schwappt in alle Bereiche der Gesellschaft, „ob wir wollen oder nicht und mit und ohne uns“. Virtuelle und reale Welt werden durch die digitale Transformation miteinander verknüpft, wodurch sich das Kerngeschäft vieler Branchen in der Wirtschaft verändert. Der Horizont der Möglichkeiten öffnet sich weit wie nie zuvor, so dass niemand wirklich exakt wissen kann, wie künftig Geld verdient wird. „Aber dieser Prozess lässt sich gestalten“, stellte Nick Sohnmann als positive und motivierende Botschaft in seinem Vortrag voran.



Nick Sohnmann:
„Die virtuelle Welt und die reale Welt werden durch die digitale Transformation miteinander verknüpft.“

Die digitale Transformation ist längst im Gange. In einigen Branchen wie Finanzen und Handel werden bereits Daten in gro-

ßem Stil erfasst, analysiert und zur Basis für neue Geschäftsmodelle. Virtuelles Banking und Shopping gehören inzwischen zum Alltag. Aber auch in der Weiterbildung, der Darstellung der eigenen Geschäftstätigkeit und im Haushalt haben datenbasierte technische Lösungen Einzug gehalten. Wie Zukunft aussehen wird, präsentierte Sohnmann den Zuhörern mit dem futuristischen Sprachassistenten „Alexa“ eines US-Herstellers. Durch die permanente digitale Vernetzung ist das Gerät in der Lage, auf gesprochene Anweisungen zu reagieren und in Echtzeit nahezu jede gewünschte Information zu liefern. In den USA werde das Thema Roboter-Service rasant vorangetrieben.

Nick Sohnmann schränkte ein, dass das Tempo der Digitalisierung in den unterschiedlichen Branchen differieren wird. Einige jedoch, wie die Gesundheitswirtschaft, der Automobilbau und die Logistik, haben keine Zeit zu verlieren. Health-Datenbanken erlauben individuelle Diagnosen, Autos werden zu Datenlieferanten und Lkw-Fahrer zu „Wissensarbeitern“.

2. Wie in der Fährschifffahrt technologische Innovationen im Sog der Digitalisierung Schritt für Schritt vorangebracht werden, davon konnten sich die Teilnehmer der Baltic Logistics Conference 2016 zum Abschluss der Tagung an Bord des neuen Fährschiffes „Berlin“ überzeugen. Das im Mai dieses Jahres in Dienst gestellte und auf der Route Rostock – Gedser (Dänemark) verkehrende neue Schiff der Reederei Scandlines ist nach Aussage von **Gerald Lefold**, Geschäftsführer der Scandlines Deutschland GmbH, ein Meilenstein „der grünen Agenda“ des Unternehmens. Auf der „Berlin“ wie auch auf dem im Spätsommer 2016 folgenden Schwesterschiff „Copenhagen“ kommt ein modernes Hybrid-Antriebssystem zum Einsatz, das Scandlines bereits seit 2013 auf den Fährschiffen der Vogelfluglinie

zwischen Puttgarden und Rødby (Dänemark) anwendet. Das Hybrid-System kombiniert den konventionellen Schiffsdieselantrieb mit elektrischem Batterieantrieb, indem überschüssige Energie aus dem Motorbetrieb in Batterien gespeichert wird. „Scandlines ist weltweit die erste Fährreederei, die ein Hybrid-Antriebssystem dieser Größenordnung an Bord einsetzt“, betonte Lefold.



Gerald Lefold:
„Der nächste Schritt in unserer grünen Agenda ist die emissionsfreie Fahrt der Fähren in Küstennähe.“

Der Scandlines-Geschäftsführer kündigte den Gästen an Bord der „Berlin“ an, dass mit der Hybrid-Technik der Prozess nicht beendet sei, die „Innovationsfähigkeit des Fährverkehrs“ aktiv zu nutzen und mitzugestalten. Der nächste Schritt in der „grünen Agenda“ sehe eine „emissionsfreie Fahrt in Küstennähe“ vor. Schon in diesem Jahr solle auf der Route Rostock – Gedser damit begonnen werden, ein so genanntes Plug-In-Hybrid-System zu entwickeln. „Die Batterien der Fähren sollen dabei über große Ladestationen in den beiden Häfen Rostock und Gedser aufgeladen werden, um den ersten und letzten Teil dieser Ostsee-Fährverbindung ausschließlich auf batterieelektrischer Basis zurückzulegen.“