

ZEIT KONFERENZ LOGISTIK & MOBILITÄT



Die Debatte um die Dieselfahrverbote beschäftigte die Teilnehmer der Konferenz in Frankfurt: der Verkehrsforscher Michael Schreckenberg von der Universität Duisburg-Essen, Daniel Rieger vom Naturschutzbund und der Unternehmer Andreas Hager von in-tech im Gespräch mit Claas Tatje aus der ZEIT-Wirtschaftsredaktion (v.l.n.r.)



Erfreut über den neuen Passagierrekord am Frankfurter Flughafen: Stefan Schulte (links), Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, im Gespräch mit ZEIT-Wirtschaftsredakteur Claas Tatje



»Menschen zusammenbringen«

Interview mit Detlef Braun, Geschäftsführer der Messe Frankfurt GmbH, über die Suche nach Lösungen für die Mobilitätswende auf der Messe Hypermotion

Herr Braun, was bedeutet die Verkehrswende für Sie? Zunächst einmal: umdenken und neu denken. Und das bei einem wahnsinnig breiten Themenspektrum von sauberer Luft in Städten über die Elektrifizierung des ÖPNV und Smart Mobility bis hin zur Frage, wie die kommerzielle Erschließung der Raumfahrt aussehen kann. Bei der Mobilitätswende in all ihren Facetten müssen viele Menschen, Unternehmen, Parteien und Interessengruppen an einem Strang ziehen – möglichst in die gleiche Richtung.

Kann eine Veranstaltung wie Hypermotion dazu beitragen? Ja, mit der Hypermotion bauen wir Brücken zwischen den unterschiedlichen Disziplinen der Mobilität, indem wir Akteure vernetzen, die bislang wenig miteinander zu tun hatten. Und indem wir zeigen, wie die Mobilität der Zukunft aussehen könnte: Wir bieten einen Raum für konkrete Ideen, Lösungen und Projekte. Es geht um Innovationen. Um neue und nachhaltige Wege in Mobilität und Logistik – vor dem Hintergrund der disruptiven Veränderungen durch die Digitalisierung.

Wie spiegelt sich das im Format der Messe? Die Hypermotion ist keine klassische Fachmesse, die neue Produkte vorstellt. Es ist wissensbasierte Plattform treibt das Format selbst neue Innovationen an. Es gibt Wettbewerbe, bei denen Start-ups ihre Ideen präsentieren, sowie mehrere Konferenzen zu Zukunftsthemen. Es ist in erster Linie ein Networking-Event: Wir bringen Menschen zusammen, die sich nicht kennen, aber morgen vielleicht erfolgreich Geschäfte miteinander machen.

Hat sich das Format bewährt? Pioneering is rough – das wissen alle, die etwas Neues wagen. Wir sind überzeugt davon, dass das Thema der digitalen Transformation in Logistik, Mobilität und Verkehr den Nerv der Zeit trifft. Und das enorm positive Feedback unserer Partner und Teilnehmer bestärkt uns darin, dass die Verbindung aller vier Verkehrsträger zentral für die Gestaltung der Mobilität der Zukunft ist.

Auf den Spuren neuer Warenströme

Onlinehandel, Chinas Seidenstraße und die Dieseldebatte: Bei der 6. ZEIT KONFERENZ Logistik & Mobilität in Frankfurt am Main diskutierten rund 400 Teilnehmer über aktuelle und künftige Herausforderungen der Branche.

Wachsender Umsatz und ein neuer Rekord bei den Fluggästen: Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken: »Das Bedürfnis zu fliegen ist ungebrochen groß«, sagte Schulte auf der Konferenz zum Auftakt der Hypermotion in der Messe Frankfurt im Gespräch mit ZEIT-Wirtschaftsredakteur Claas Tatje. Die gute wirtschaftliche Entwicklung und insbesondere das Wachstum beim Hauptkunden Lufthansa trügen zur hohen Auslastung bei.

Herausforderungen sieht der Fraport-Chef vor allem in der langfristigen Perspektive: »Wir müssen dafür sorgen, dass wir auch in 25 Jahren ein wichtiger Knotenpunkt sind.« Dazu gehöre die Digitalisierung, etwa bei der Frachtabwicklung am Flughafen, die aktuell noch mit relativ viel bürokratischem Aufwand verbunden sei. Für eine raschere Abfertigung benötige es eine bessere internationale Abstimmung, sagte Schulte. Das betreffe in Frankfurt vor allem industrielle Fracht. Ein wachsender Zweig seien internationale Paket-sendungen: »Statt bei den deutschen Händlern bestellen immer mehr Menschen ihre Waren direkt im Ausland, zum Beispiel bei Verkäufern in Hongkong«, beobachtete Schulte.

Auch Sebastian Heilmann von der Universität Trier machte die Konkurrenz von morgen vor allem in Fernost aus: »Die Chinesen setzen neue Impulse beim E-Commerce und in der Logistikbranche«, sagte Heilmann im Gespräch mit ZEIT-Wirtschaftsredakteurin Lisa Nienhaus. So gründeten chi-

nesische Firmen heute Logistikzentren in Frankfurt und anderen europäischen Städten. Neue Maßstäbe setze eine Tochtergesellschaft des chinesischen Konzerns Alibaba: Diese habe es sich zum Ziel gesetzt, Waren innerhalb von 72 Stunden in jede Stadt der Welt zu liefern.

Als Innovationstreiber bezeichnete Heilmann das chinesische Großprojekt »Neue Seidenstraße«. Damit versuche China, neue Märkte und Handelsrouten zu erschließen – und gleichzeitig Technologien wie Hochgeschwindigkeits-Frachtzüge zu etablieren. Allerdings sei das Vorhaben jüngst ins Stocken geraten, weil es an Geld für Investi-



Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG, sprach bei der Konferenz über neue Handelsrouten nach China

tionen in Häfen, Straßen oder neue Schienennetze fehle. »Das bietet deutschen und europäischen Unternehmen die Gelegenheit, sich zu beteiligen.« Europa sollte dafür sorgen, dass die Seidenstraße ein

Ein deutscher Unternehmer will Autos per Zug nach China liefern

eurasisches Projekt wird und sich europäische Standards durchsetzen, empfahl Heilmann: »Die Seidenstraße schafft Raum für neue Formen der Zusammenarbeit.«

Deutsche Logistiker wie Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG, sehen das ähnlich: »Copy and Paste gehört der Vergangenheit

an. Die Chinesen entwickeln Neues und haben eine klare Agenda«, lobte sie. Die Europäer sollten aktiver Partner bei dieser Entwicklung sein. Dass die Stärkung des Schienenverkehrs zu Lasten des Seehandels geht, befürchtet Titzrath nicht: »Das Handelsvolumen wird weiter wachsen. Der Güterverkehr ist dabei eine sinnvolle Ergänzung.«

Auf Schiene statt Schiff und den Ausbau der Landwege setzt Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender der MOSOLF SE & Co. KG. »Mit dem Zug können wir Autos in rund 20 Tagen nach Zentralchina liefern, mit dem Schiff dauert es 60 Tage«, rechnete der schwäbische Mobil-



»Eine Chance für deutsche Unternehmen«: der Politik- und Wirtschaftswissenschaftler Sebastian Heilmann über das chinesische Großprojekt »Neue Seidenstraße«

logistiker vor. Auch wenn die Routen teilweise durch unsichere Regionen führten, entstünden langfristig neue Lieferketten, »in beide Richtungen«, betonte Mosolf.

Dass neue Warenströme auch Probleme mit sich bringen, war Thema einer Diskussion zu den Folgen des Onlinehandels in deutschen Städten. Sonja Wärrntges, Vorstandsvorsitzende der DIC Asset AG, wies auf die stetig wach-

sende Zahl der Paketsendungen hin, die mit über drei Milliarden Zustellungen in diesem Jahr wieder einen Rekordwert erreichen wird. »Wir müssen uns fragen, was das für unsere Innenstädte bedeutet«, forderte Wärrntges. So nehme nicht nur der innerstädtische Lieferverkehr zu, sondern auch der Bedarf

an Flächen für Lager, Paketstationen und Schließfächer – eine Herausforderung für die Immobilienbranche, meinte Wärrntges.

Über Lösungen für die letzte Meile macht sich auch Carsten Hansen vom Bundesverband Paket und Expresslogistik Gedanken. Eine Chance sieht er im besseren Austausch zwischen Zulieferern und Kommunen, die mehr freie Flächen für Paketboxen und Ladezonen ausweisen sollten. Hoffnungen setzt Hansen zudem auf Lastenfahrräder und Big Data: Der Empfänger müsse nachverfolgen können, wann genau die Lieferung bei ihm ankommt. Wolfgang Inninger vom Fraunhofer-Institut



Entwickelt neue Geschäftsmodelle für Daimler und arbeitet dabei mit Start-ups zusammen: Susanne Hahn, Leiterin der Innovationsschmiede »Lab1886«

für Materialfluss und Logistik wünscht sich ein echtes Umdenken bei der Zustellung: »Es wäre sinnvoll, wenn die Kunden nicht täglich von mehreren Lieferanten angefahren werden würden«, sagte Inninger. Dafür müssten sich die Lieferketten aber grundlegend ändern.

Vor tiefgreifenden Veränderungen steht auch der innerstädtische Autoverkehr. Die vor Gericht durchgesetzten Dieselfahrverbote in Städten wie Hamburg, Stuttgart und Frankfurt stießen bei der Veranstaltung auf wenig Gegenliebe: »Das trifft jene, die nichts dafür können«, sagte Daniel Rieger, Verkehrsexperte beim Naturschutzbund NABU. Für ihn sei das Verbot die Folge von Politikversagen und

dem großen politischen Einfluss der Automobilindustrie. Klar sei, dass der Diesel in Zukunft keine Rolle mehr spielen werde.

Von einer »Scheindebatte« sprach der Verkehrsforscher Michael Schreckenberg von der Universität Duisburg-Essen: Das große Problem seien nicht die von den Dieselmotoren ausgestoßenen Stickoxide, sondern der Feinstaub: »Wir werden eine Debatte über Feinstaub führen müssen, die alle Fahrzeugklassen betrifft«, forderte Schreckenberg. Bessere Luft in den Städten sei am ehesten durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu erreichen.

Dieses Ziel hat auch Andreas Hager von in-tech aus München vor Augen. Das Unternehmen will Dieselfahrer auf Elektroantrieb umrüsten – und wurde für das

Ausgezeichnetes Konzept: Dieselfahrer auf Elektroantrieb umrüsten

Konzept in diesem Jahr mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet. »Seit den Dieselfahrverbote haben wir viele Anfragen; wir sind mit fast allen großen deutschen Städten im Gespräch«, berichtete Hager. Am Markt gebe es nicht ausreichend Elektrobusse, deshalb sei die Umrüstung eine sinnvolle Alternative.

Für André Schwämmlein, einen der Gründer von FlixBus, ist der Umstieg auf Elektroantrieb ein langer Weg. Sein Unternehmen teste derzeit einen Elektrobus mit einer Reichweite von 200 Kilometern, betreibe seit diesem Jahr aber auch Fernzüge: »Wir wollen uns nicht auf ein Verkehrsmittel festlegen«, sagte Schwämmlein. Bei der Verkehrswende setzt er auf attraktive Angebote statt auf Regulierung: »Wir müssen so gut werden, dass die Leute nicht mehr mit dem Auto fahren wollen, sondern den Bus oder den Zug nehmen.«



Attraktive Angebote schaffen will André Schwämmlein, einer der drei FlixBus-Gründer



»Onlinehandel verändert die Innenstädte«: Sonja Wärrntges, Vorstandsvorsitzende der DIC Asset AG



Testet gerne neue Verkehrskonzepte: Kalle Greven, Geschäftsführer der Mobimeo GmbH

Veranstalter:

CONVENT.de
EIN UNTERNEHMEN DER ZEIT VERLAGSGRUPPE

In Zusammenarbeit mit:

messe frankfurt

Förderer:

DIC

Mobimeo

Kooperationspartner:

DVF
Deutsches Verkehrsforum