

12 Moderne Baustoffe im Straßen- und Wegebau Belastbar, resistent und stabil

von Dipl.-Ing. Otmar Hersel

Mit zunehmender Fahrzeugdichte und höheren Achslasten im Schwerverkehr wird die Belastung von Busspuren, Busbahnhöfen, Kreisverkehrsanlagen und Kreuzungsbe-reichen immer größer. Befestigungen mit Beton haben sich bewährt und sind insbesondere auch in wirtschaftlicher Hinsicht sehr interessant.

Stark belastete Busverkehrsflächen, Straßenkreuzungen, Kreisverkehre

Bei stark belasteten Bereichen im kommunalen Straßennetz, beispielsweise Busverkehrsflächen und Straßenkreuzungen, die mit einer Asphaltdecke versehen wurden, treten Schäden wie Wellenbildung, Aufquetschungen oder Spurrinnen auf, die bis in die Binderschicht reichen. Infolge einer erhöhten Verkehrsbelastung (Spurfahren), größeren Achslasten sowie einer Vergrößerung des Kontaktdrucks (verkleinerte Reifenabmessungen bei gleichzeitig höherem Reifeninnendruck) ist eine weitere Schadenszunahme zu erwarten. Höhere Reifentemperaturen, Unterflurmotoren und sich ständig wiederholende punktreue Belastungen an Haltestellen verschärfen diese Einwirkungen. Aus diesen Gründen ha-

ben sich viele deutsche Städte, wie z. B. Aachen, Berlin, Hamburg, Koblenz, Mainz, Wiesbaden etc entschieden, besonders kritische und hochbelastete Flächen mit Fahrbahndecken aus Beton zu befestigen.

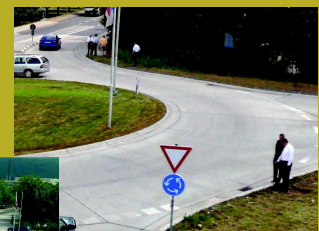
Kreisverkehrsanlagen werden derzeit in größerer Anzahl gebaut, da sie die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit erhöhen können. Auch hier ist Beton eine vorteilhafte Alternative, um bei höheren Belastungen die Schubkräfte an der Straßenoberfläche schadensfrei aufnehmen zu können. Hierzu gibt es langjährige Erfahrungen in unseren europäischen Nachbarländern. Insbesondere in der Schweiz hat sich die Betonbauweise bei Kreisverkehren aufgrund ihrer hohen Lebensdauer durchgesetzt. Untersuchungen haben dort gezeigt, daß die höheren Baukosten - gegenüber der Asphaltbauweise (von 20 %) sich durch längere Nutzungsdauer amortisieren. Ein Beispiel in Deutschland ist der erstmals im Jahr 2006 in Bad Sobernheim gebaute moderne, betonbefestigte Kreisel.

Tragfähig und verformungsstabil

Während Kreuzungs- und Einmündungsbereiche jeweils nach dem am stärksten belasteten Fahrstreifen der Anschlussstrecken bemessen werden (im Allgemeinen Bauklasse SV bis III), werden den Busverkehrsflächen die Bauklassen II oder III nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO-01) zugeordnet. Kreisverkehrsanlagen werden entsprechend ihrer Belastung mindestens nach der Bauklasse III bemessen. Das erfordert eine Dicke der Betondecke von mindestens 22-24 cm. Entsprechend diesen Bauklassen ist eine Oberbaukonstruktion geläufig. Es ist grundsätzlich möglich, anstelle der hydraulisch gebundenen Tragschicht auch eine Verfestigung oder eine Asphalttragschicht zu wählen. Dies wirkt sich entsprechend der Bauklasse auf die Dicken der Tragschicht und der Frostschuttschicht aus.

Von besonderer Bedeutung ist eine sorgfältige Planung der Entwässerung (Mindestgefälle 2,5%) sowie der Anschlüsse an die vorhandenen Fahrbahnbefestigungen.

Quelle:
Beton Marketing
Süd GmbH





Anders verhält es sich, wenn eine Betonkonstruktion an eine Asphaltkonstruktion angefügt wird. Im Falle einer Bushaltestelle mit einer Betondecke und einer Fahrstreifenbefestigung aus Asphalt, wird zwischen Asphaltdecke und Betondecke eine Pressfuge ausgebildet. Bei Übergängen von einer Asphaltbefestigung zu einer Betonbefestigung hat sich zur Lärminderung das Anordnen von schräggestellten statt rechtwinklig ausgebildeter Fugen bewährt.

Betonplatten verteilen die Verkehrslasten gleichmäßig auf ihre Unterlage. Die hohen Achslasten aus dem Bus- und Schwerverkehr werden so verteilt, dass Risse, Ausbrüche oder Plattensenkungen nicht entstehen können. Voraussetzungen dazu sind eine der Belastung entsprechende Bemessung der Tragschicht und der Betondecke, eine geeignete Betonzusammensetzung sowie die fachgerechte Herstellung.

Fahrbahnbefestigungen aus anderen Baustoffen widerstehen diesen Belastungen nicht auf Dauer und müssen, um die ursprüngliche Oberflächenebenheit wiederherzustellen, in kürzeren Zeitabständen erneuert werden.

Dauerhaft und beständig, hell und sicher, komfortabel

Die Nutzungsdauer einer Betondecke beträgt 30 Jahre und mehr. Dies gilt auch für die hoch beanspruchten Betonfahrbahnen. Erhaltungs- und Instandsetzungsintervalle in langen Abständen bedeuten nicht nur eine Kosteneinsparung, sondern auch weniger Verkehrsbehinderungen und Staus infolge von Baustellen.

Bushaltestellen und Busbahnhöfe sind häufig von Ölverschmutzungen betroffen. Schmier- und Treibstoffe können Asphaltbeläge „aufweichen“ und ihre Lebensdauer verkürzen. Bei Betonflächen sind Schäden infolge mineralischer Öle und Treibstoffe unbekannt.

Der Busverkehr ist auf einen reibungslosen Fahrbetrieb angewiesen. Reparaturen in den meist beengten Busbahnhöfen oder Verlegungen der Buslinien sind ärgerlich für die Fahrgäste. Aber auch Sperrungen von hochbelasteten Kreuzungen stören den Verkehrsfluss erheblich.

Helle Fahrbahnflächen bieten bei Nachtfahrten und Regenwetter Sicherheit, da die Sehbedingungen

gen und das Kontrastsehvermögen verbessert sind. Beton ist hell, Hindernisse sind bei Nässe und Dunkelheit besser zu erkennen.

Durch den Kontrast zur Asphaltstraße werden Bushaltestellen und Busspuren mit Betondecke von Autofahrern besser wahrgenommen. Das führt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und macht das Ein- und Aussteigen an Bushaltestellen für die Fahrgäste sicherer. Auch in Kreuzungsbereichen oder im Kreisverkehr mahnt die helle Fahrbahnbefestigung aus Beton zu größerer Vorsicht.

Garant für hohen Fahrkomfort

Der Fahrkomfort hängt wesentlich von der Ebenheit der Fahrbahn ab. Die Ebenheit der Fahrbahn schätzen aber auch Passanten und Wartende an Haltestellen, da sie dann keine Belästigungen durch spritzendes Regenwasser von vorbeirauschenden Fahrzeugen mehr erfahren müssen.



Autor Dipl.-Ing. Otmar Hersel

Herr Hersel zuständig für die Bauberatung der BetonMarketing Süd bzw. West veröffentlichte zahlreiche Schriften zur Anwendung zementgebundener Baustoffe in Hoch- und Tiefbau.



Beton Marketing Süd GmbH

Gerhard-Koch-Straße 2+4
D-73760 Ostfildern
Tel +49 (0)711-32732200
Fax +49 (0)711-32732202
info@betonmarketing.de
www.beton.org

13 Parkraumbewirtschaftung Aktiv – Innovativ – Erfolgreich

von Dr. Franz Krappel

Besuche städtischer Einrichtungen, Erledigung wichtiger Besorgungen, Stadtbummel und Ausgehen haben eines gemeinsam: sie beginnen regelmäßig mit der Fahrt dorthin und dem Abstellen des PKW in einem zielnahen Parkierungsareal. Dies ist bei städtischen Mobilitätskonzepten, Planungen zur Belebung der Innenstadt und erfolgreichen Parkraumlösungen zu berücksichtigen.

Parkraumlösungen müssen sich daher daran messen lassen, dass der Mensch die Orte, die er erreichen möchte oder muss, schnell und einfach anfahren kann. Betreiber von Parkierungsimmobilen sind somit einerseits Dienstleister für den Autofahrer, andererseits aber auch Partner für die städtische Mobilität.

"Unser Ziel ist es, benutzerfreundliche Parkhäuser zu betreiben in denen Sie sich wohl fühlen und in die Sie gerne wieder kommen"

fasst der Geschäftsführer Dr. Franz Krappel die Firmenphilosophie des landeseigenen Dienstleistungsunternehmens Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH (PBW) zusammen. Jahr für Jahr heißt die PBW in über 200 Parkierungsobjekten, von der Einzelgarage bis

zum großen City-Parkhaus und von der Behördengarage für Bedienstete des Landes bis zum öffentlichen Parkhaus, rund fünf Millionen Menschen mit ihren Fahrzeugen willkommen. Die Tendenz ist steigend, denn das Bedürfnis nach Mobilität und damit auch der Verkehr mit Kraftfahrzeugen nehmen Jahr für Jahr zu.

Mobilität ist ein Schlüsselwort unserer Zeit.

Mobilitätsbedürfnisse ergeben sich, um im beruflichen Leben von A nach B zu kommen, aber auch um Freizeitangebote in der Stadt und im Umland zu nutzen. Dies stellt hohe Anforderungen an eine sinnvolle, ökonomisch und ökologisch vertretbare Steuerung des Verkehrs. Hierfür setzt sich die PBW seit ihrer Gründung am 1. Sept. 1994 ein und befürwortet beispielsweise die Erstellung von Parkleitsystemen.

Parkleitsysteme ermöglichen den Autofahrern eine gute Orientierung und eine direkte Zielführung. Sie vermindern so ein Verkehrschaos durch „wildes Parken“ und minimieren den Parksuchverkehr und die damit verbundenen Umweltbelastungen. Ein gutes Parkleitsystem führt den Autofahrer möglichst nah an sein Ziel heran, weist ihn auf geeignete Parkmöglichkeiten hin und bietet dem Ortsunkundigen eine Orientierungshilfe. Die so optimierte Verkehrslenkung verbessert nicht nur die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit der Parkierungsanlagen, sondern erhöht auch die Attraktivität der Stadt für Besucher und Kunden.



Ein Parkplatz sollte leicht zu finden, einfach zu nutzen und sicher für seinen Benutzer sein.

Für eine realistische Verkehrsplanung spielen Angebot und Qualität der vorhandenen Parkmöglichkeiten eine erhebliche Rolle. Ob das vorhandene oder geplante Parkierungsangebot von Autofahrern angenommen wird, hängt maßgeblich von der Lage, der Sauberkeit, der Sicherheit und der Benutzerfreundlichkeit der Parkierungseinrichtung ab. Kraft eines eingespielten Teams mit betriebswirtschaftlichem, technischem, steuerlichem, rechtlichem und unternehmerischem Wissen sowie 15 Jahren Erfahrung in der Parkraumbewirtschaftung kann die PBW diese Herausforderung erfolgreich meistern. „Dies bestätigen nicht nur unsere Kunden sondern auch zahlreiche Auszeichnungen“, berichtet der Geschäftsführer Dr. Franz Krappel angesichts der vielfachen Auszeichnungen der PBW-Parkhäuser durch den ADAC und der Auszeichnung als „Ausgewählter Ort 2008“ im Rahmen des Innovationswettbewerbs „Deutschland Land der Ideen“.



Die PBW achtet darauf, dass ihre Parkierungsimmobilien hell und sauber gehalten, ausreichend beleuchtet, übersichtlich beschildert und mit Fußgängerleitsystemen sowie moderner, für den Parker einfach zu bedienender Betriebs- und Leitstellentechnik ausgestattet sind. Das kommt beim Kunden gut an. Regelmäßige Vor-Ort-Kontrollen und Qualitätssicherung sowie zielgerichtete, wert-erhaltende Sanierungsprogramme sorgen gleichzeitig für Kundenzufriedenheit und nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg.

Maßgeschneiderte Lösungen für individuelle Kundenkreise

Um ein knappes Gut effektiv zu bewirtschaften, sind viele gute Ideen nützlich. Eine Idee, die die PBW realisiert, ist das für jedes Parkierungsobjekt maßgeschneiderte Tarifgerüst. Eine flexible, angemessene und dem jeweiligen Objekt angepasste Entgeltstruktur ermöglicht der PBW, auf Anforderungen von Kunden, An-

wohnern und umliegender Einrichtungen zu reagieren, z.B. durch Mehrfachnutzung von Parkierungsarealen durch Anwohner und Mitarbeiter.

Parkierungsbauwerke sind häufig „Empfangssalon“ für die Städte und Gemeinden, ihren Einzelhandel oder benachbarte Institutionen. Die PBW berücksichtigt dies bei der Erstellung ihrer Bewirtschaftungskonzepte, z.B. in Form eines Super-Abend-Tarifs, dem Verkauf von Mehr-tages- oder Wochentickets am Kas-senautomaten oder der schrankenlosen Bewirtschaftung eines Parkhauses durch automatische Kennzeichenerfassung. Maßgeschneidert für den Nutzerkreis der Studierenden hat die PBW den Online-Abschluss von Semesterparkberechtigungen entwickelt.

Unter www.pbw.de/parken können Interessierte zu jeder Tages- und Nachtzeit Parkberechtigungen für ausgewählte Parkierungseinrichtungen erwerben.



Abbildungen und Foto: PBW

Service und Sicherheit in den Kommunen – rund um die Uhr

Parkkomfort und Benutzerfreundlichkeit sind für die Akzeptanz eines Parkierungsobjekts entscheidend. Der Kunde möchte ohne Wartezeiten ein- und ausfahren, einfach zu bedienende Technik, die störungsfrei funktioniert und Personen, die für Hilfeleistungen stets erreichbar sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, arbeitet die PBW mit auf unterschiedliche technische Bereiche spezialisierten, renommierten Unternehmen als Partner zusammen. Mit diesen Partnern hat die PBW ein Leitsystem realisiert, das Zugriff auf die Parkhausabfertigungsanlagen verschiedener Anbieter ermöglicht. Neben der Kontrolle der technischen Anlagen können so gleichzeitig Hilfeleistungen für Kunden erbracht werden. Die PBW hat eine Leitstelle aufgebaut, welche Kunden rund um

die Uhr als freundlicher und kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht. Über Servicrufknöpfe, insbesondere an Kassenautomaten und Zufahrten, ist die Leitstelle jederzeit erreichbar und kann Anfragen fach- und sachkundig beantworten. Auftretende technische Störungen beseitigt die Leitstelle direkt per Fernwahl in die örtliche

Parkabfertigungsanlage oder entsendet einen kurzfristig vor Ort einsatzbereiten Techniker. Vom Servicenetz der PBW profitieren auch Betreiber anderer Parkierungsimmobilien: deren Objekte können durchgehend oder für bestimmte Uhrzeiten ebenfalls auf die Leitstelle aufgeschaltet werden. Damit können auch Betreiber, die nur wenige Parkierungsobjekte betreuen, dem Kundenbedürfnis nach durchgehender Erreichbarkeit Rechnung tragen.



Symbiose von Kunst, Funktionalität und Wohlfühlatmosphäre

Die PBW geht mit ihrem Projekt „SchülerKunst im Parkhaus“ innovative Wege des Parkhausmarketings: Jugendliche gestalten im Rahmen eines jährlichen SchülerKunst-Wettbewerbs die Wände der Funktionsbauwerke und verleihen den weißen Mauern so ein freundlicheres Gesicht. Die Kunstwerke reichen von gegenständlichen Bildern bis hin zu abstrakten Formen und Lichtinstallationen. Mit Kreativität, Gestaltungsfreude und Engagement unterstützt „SchülerKunst im Parkhaus“ auch die Autofahrer bei der Orientierung im Parkhaus. Und das lohnt sich für alle: Junge Künstler erhalten eine gut besuchte Dauerausstellung für ihre großformatigen Werke, die Kunden erfreuen sich an der fröhlichen Kunstgalerie im Parkhaus und die PBW stellt fest, dass Kunden, die aufgrund von „SchülerKunst im Parkhaus“ positive Assoziationen mit einer Parkierungseinrichtung verbinden, dort lieber und häufiger parken

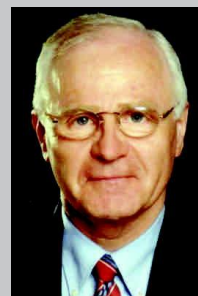
Empfehlungen zur Verkehrseffizienz und Verkehrssteuerung

Die Ziele der PBW gehen jedoch über den materiellen Erfolg hinaus. Das Unternehmen, das eigentlich vom Individualverkehr „lebt“, betont entschieden die Gleichberechtigung von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr. Weiterhin sieht es die PBW als vorrangiges Ziel an, dass bereits vorhandene Einrichtungen effizienter genutzt werden:

Angemessene Parkgebühren senken die Nachfrage, was wiederum zu geringeren Ausgaben für Neubauten oder Anmietungen führt. Das Regulativ „Parkgebühren“ reduziert somit den Verbrauch ökologisch wertvoller Flächen und fördert das Umsteigen auf ÖPNV. Ziel des kommunalen Parkraummanagements sollte es sein, die Nachfrage nach Stellplätzen so bedarfsgerecht, umweltfreundlich und sozial verträglich wie möglich zu gestalten.

Autor Dr. Franz Krappel

Geschäftsführer der PBW seit der Gründung im Jahr 1994



**PBW Parkraumgesellschaft
Baden-Württemberg mbH**
Huberstraße 3
D-70174 Stuttgart
Tel +49 (0)711-892550
Fax +49 (0)711-89255599
Email pbw@pbw.de
Web www.pbw.de



14 Die Logistikbranche als Partner für Innovation, Wertschöpfung und Beschäftigung

Statement der Projektgruppe LIK Logistik-Image-Kampagne Baden-Württemberg

Die Bundesrepublik Deutschland lebt vor allem vom internationalen Warenaustausch: Schon die flächendeckende Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung setzt einen reibungslosen Warenfluss voraus. Ohne funktionierende Logistik wäre unsere globale arbeitsteilige Wirtschaft undenkbar und unser Wohlstandsniveau nur halb so hoch. Auch Baden-Württembergs stark exportorientierte Automobil-, Maschinenbau-, Elektro-, Chemie- und Pharmaindustrie wäre ohne Top-Betriebs- und Transport-Logistik nicht Exportweltmeister. Logistik in den Städten und Gemeinden dient letztlich immer der lokalen Wirtschaft, der Gesellschaft und jedem einzelnen Bürger und Verbraucher - also uns allen.

Logistik ist einer der Schlüsselfaktoren unserer Wirtschaft

Wohl in kaum einem anderen Wirtschaftsbereich ist so viel in Bewegung, wie in der Speditions- und Logistikbranche. Deutsche Logistikdienstleister liefern einen weltweit anerkannten hohen Qualitätsstandard, sind für ihre Aufgaben gut aufgestellt und bieten mit effizienten und leistungsfähigen Lieferketten Wertschöpfungspotenziale für unsere arbeitsteilige globale Volkswirtschaft. Die Menschen in diesen Unternehmen sind auf hohem Niveau sowohl fachlich qualifiziert als auch motiviert.

In Deutschland ist Logistik inzwischen zum heimlichen Riesen avanciert; ihr Marktvolumen in Verbindung mit Industrie und Handel beträgt jährlich rund 210 Milliarden Euro. Mehr noch: Logistik hat sich in den letzten Jahren auch zu einer Jobmaschine entwickelt: Rund 2,6 Millionen Menschen sind bundesweit in Logistikfunktionen tätig; in Baden-Württemberg erwirtschaften über 170.000 Menschen in der Logistik einen Anteil von rund 9 % am Wertschöpfungsvolumen.

Auch in ihrer Bedeutung hat die Branche deutlich aufgeholt. Dieser vielseitige Dienstleistungssektor rangiert heute nach Handel und Automobilindustrie an dritter Stelle und zählt damit zu den Schlüsselfaktoren unserer Wirtschaft. Dies spiegelt sich auch in den vielseitigen und attraktiven Ausbildungsberufen der Logistikbranche wider.

In Baden-Württemberg sind es jährlich rund 7.500 gewerbliche, kaufmännische und technische Ausbildungsplätze, die die Branche zur Verfügung stellt.

Trotzdem wurde die Bedeutung der Branche lange Zeit verkannt und von den Städten und Gemeinden bei der Gewerbeansiedlung eher hinten angestellt. Dennoch hat sie sich zu einer Vorzeigewirtschaft mit einem hohen Innovationstempo entwickelt, deren Antriebsfunktion und Dynamik für unsere Volkswirtschaft nicht mehr zu übersehen ist.



Verkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnologie

Logistik steht für Wachstum, Wertschöpfung, Innovation, Arbeitsplätze und Beschäftigung

Immer mehr Produktions- und Handelsunternehmen lagern im Zuge der Konzentration auf ihre Kernkompetenzen Prozesse entlang der Fertigungskette an spezielle Dienstleister aus. Im Umfeld dieser Outsourcingprozesse entstehen bei vielen Logistikern neue Arbeitsfelder entlang der Versorgungskette, die zu einer deutlichen Zunahme der Wertschöpfung führen. Bei solchen Logistikbetrieben steigt dann die Beschäftigungsrate von beispielsweise 10 Mitarbeitern in einem Lagerbetrieb auf 30 Mitarbeiter je 1.000 qm bei Insourcing logistischer Mehrwertdienste. Das Beschäftigungspotential bei Ansiedlung solcher Speditionen und Logistikunternehmen als Arbeitgeber in einer Gemeinde liegt damit vergleichsweise doppelt so hoch wie bei einem Autohaus oder Discounter.

Tatsache ist auch, dass für die Wirtschaft die Infrastruktur der wichtigste Standortfaktor überhaupt ist; ihre Bedeutung ist noch höher einzuschätzen als die der Arbeitskosten und der Flexibilität des Arbeitsmarktes. Hier dürfen die Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg ihren Vorsprung nicht verspielen, um bei Zuwanderungen und Ansiedlungen am Standort auch weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben.

Eine unzureichende Infrastruktur und damit in die Höhe getriebene Logistikkosten wirken sich als ein eklatanter Wettbewerbsnachteil für die Logistik und die lokalen Gewerbegebiete aus. Logistik benötigt daher Akzeptanz in den

Kommunen und der Kommunalpolitik, damit die Wirtschaft bei der Optimierung von Produktions- und Lieferprozessen gezielt und effektiv unterstützen werden kann. Dies sichert uns allen nicht nur eine optimale Versorgung, sondern vor allem auch eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.



Mobilität ist der Motor der Wirtschaft - Nachhaltige Mobilität Ausdruck der Zukunftsverantwortung unserer Gesellschaft

Jeder will mobil sein und das jederzeit, an jedem Ort, nach seinen individuellen Vorstellungen. Jeder ist es auch gewohnt, tagtäglich und zu jeder Jahreszeit ein breites Sortiment an Waren und Produkten möglichst aus allen Teilen der Welt in seinem Supermarkt - preisgünstig und ohne Versorgungslücken - vorzufinden.

Wollen wir diesen Standard weiterhin erfüllen, ist es wichtig, dass unsere örtlichen Verkehrssysteme und Verkehrsträger fit für die Zukunft sind.

Landespolitik muss ihre Investitionen zur Engpassbeseitigung auf der Straße, an Lkw-Rastplätzen, auf den Flughäfen und den Binnenwasserstraßen daher kurz- und mittelfristig deutlich erhöhen, während die

Kommunen auch der Logistikbranche mehr attraktive und verkehrseffizient gelegene Gewerbeflächen zur Verfügung stellen müssen. Nur mit funktionsfähigen Logistikstrukturen kann die Branche weiterhin ihren nicht unerheblichen Beitrag zu Wachstum, Beschäftigung sowie Innovation und nachhaltiger Mobilität leisten.

Auch wenn sich die Wachstumsprognosen zurzeit abgeschwächt haben, wird zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens Güter und Waren der Lkw das Transportmittel Nr. 1 bleiben. Dies ist nicht zuletzt eine Konsequenz aus der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung und des hohen Anteils von Transporten, die im Entfernungsbereich bis 150 km liegen.

Die Logistikbranche hat daher ein vitales Interesse, angesichts des wachsenden Güteraufkommens auch Alternativen wirtschaftlich und effizient nutzen zu können. Intelligente Logistik ist hier der Ansatz: Mit tragfähigen Konzepten und dem Einsatz verschiedener Verkehrssysteme wie Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftfracht sowie der Vernetzung dieser Systeme in multimodalen Verkehren zu effizienten und entlastenden Verkehrslösungen und Transportketten beizutragen.



Auch im Schienenverkehr benötigen wir daher den Ausbau der Knoten im Bestandsnetz sowie eine Konzentration auf neue Ausbauprojekte und Verteilerzentren, die vor allem für eine Entmischung des Verkehrs sorgen können. Ohne solche Perspektiven laufen wir Gefahr, den Vorteil einer vergleichsweise modernen Infrastruktur in Europa und damit wichtige Standortfaktoren für Produktion, Lagerhaltung und Handel in unseren Städten und Gemeinden aufs Spiel zu setzen.

Die Effizienz des Güterverkehrs-, Transport- und Versorgungssystems muss gesteigert und die Rahmenbedingungen für die verantwortliche Logistikbranche müssen verbessert werden, wenn es nicht zu Standortverlagerungen in andere Bundesländer kommen soll.

Die wirtschaftlich günstige Erreichbarkeit von Industriegewerbe und Handel muss als klare Zukunftsorientierung sichergestellt sein. Damit kann auch wesentlich dazu beigetragen werden, dass es für die Bürger an der Ladentheke aufgrund weiterer Belastungen der Warentransporte nicht zu weiteren Preissteigerungen kommt.

Mitglieder der LIK

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.
Institut für Verkehr und Umwelt e.V.
Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e.V.
Verband der Automobilindustrie e.V.
SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Nordbaden eG
SVG Strassenverkehrs-Genossenschaft Südbaden eG
SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Württemberg eG
Transportlogistikkreis Region Stuttgart
Verband des Verkehrsgewerbes Nordbaden e.V.
Verband des Verkehrsgewerbes Südbaden e.V.
Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.
Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V.
Flughafen Stuttgart
Intralogistik-Netzwerk in Baden-Württemberg e.V.
DEKRA Akademie GmbH
Deutsche Post AG

Autoren der Projektgruppe LIK Baden-Württemberg

Als Mitglieder der LIK haben Manuel Geiger vom Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie, Andrea Marongiu vom Verband Spedition und Logistik e.V. BW und Prof. Dr. Günter Sabow vom IVU diesen Beitrag verfasst.



Logistik-Image-Kampagne Baden-Württemberg
Industriestraße 5
D-70565 Stuttgart
Tel +49 (0)711-78192910
Fax +49 (0)711-78192915
info@lik-bw.de
www.lik-bw.de

