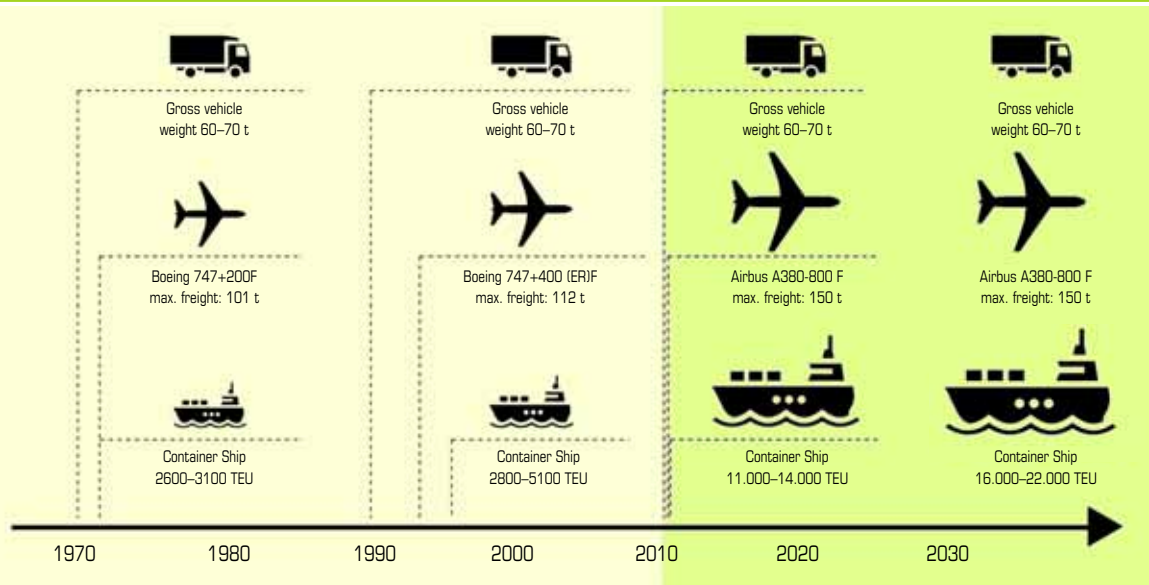


Figure 6
Historical
development of
different transport
modes

Entwicklung:
Die PwC-Studie
betrachtet auch
die Größenent-
wicklung von
Verkehrsträgern.



erster umzusetzen, denn das ist auch mit hohen Investitionen verbunden. Wenn alle mitziehen, ist Wettbewerbsgleichheit hergestellt. Wer heute mit gutem Beispiel voraus geht, muss anfangs vielleicht Wettbewerbsnachteile hinnehmen. Mittelfristig wird sich das Engagement aber als Wettbewerbsvorteil erweisen.

Es hat mich auch überrascht, dass die Experten von einer fortgesetzten Globalisierung ausgehen. Selbst, wenn die regionale Produktion zunehmen wird. Ich hätte mir auch vorstellen können, die immer gravierenderen Probleme würden eher eine Deglobalisierung oder einen Stillstand erwarten lassen. Aber das scheint nicht der Fall zu sein. Durch steigende Einkommen und mittlerweile erworbenen Wohlstand ist der Wunsch in den Entwicklungsländern groß, nun auch zu konsumieren. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren eher noch verstärken.

Sie gehen auf die verschiedenen Verkehrsträger Schiene, Straße, Schiff und Luftfracht ein – können Sie auch etwas zu den Trends für die Zukunft der Transportbereiche (z. B. Container, Kühlverkehr, Baustoffe) sagen?

Ruske: Wir haben die Experten dazu befragt, ob sie an Änderungen im Modal Split glauben, also nach der Zusammen-

setzung. Sie kommen zu dem Ergebnis, mehrere Varianten werden auch zukünftig zur Verfügung stehen. Wahrscheinlich wird man bei nicht zeitlich festgelegten Gütern schon überlegen, ob man für den Transport verstärkt das Schiff oder die Schiene nutzt. Aber nichtsdestotrotz kommen die Experten zu dem Ergebnis, dass Lkw-Verkehre weiter zunehmen werden.

Mithilfe von Containern können Güter gesammelt transportiert werden und mit standardisiertem Equipment umgeschlagen werden. Kann man daher Ihrer Meinung nach den Container als einen Baustein für den Umweltschutz betrachten?

Ruske: Sicherlich sind Container ausgesprochen nützlich und effizient, wenn es um das Bündeln und Packen von Waren geht. Auch das Be- und Entladen beim Umschlag geht viel zügiger und ist effizienter. Auf der anderen Seite sehe ich aber die Gefahr, dass die lokale Produktion vermindert wird und letztlich muss ein Container auch transportiert werden. Betrachtet man z. B. die Kosten für den Transport eines T-Shirts in einem Container von China nach Rotterdam, dann wirken sich diese im Preis kaum aus. Dieses Bild würde aber ganz anders aussehen, wenn alle externen Kosten eines Containerschiffes, also auch die Kosten für z. B. die Kompen-

sation der CO₂-Emissionen, in die Betrachtung mit einfließen.

Welchen Trend sehen Sie für die Transportbranche der Zukunft im Allgemeinen?

Ruske: Ich bin der festen Überzeugung, die Transport- und Logistik-Branche ist noch lange nicht am Ende ihrer Entwicklung und kann noch deutlich effizienter werden. Sie wird auch erheblich mehr zum Rückgrat der Wirtschaft werden. Ob das Outsourcing oder andere Entwicklungen der letzten Jahre betrifft – Transport und Logistik werden in der nächsten Zeit einen noch bedeutenderen Anteil des gesamtwirtschaftlichen Lebens einnehmen.

Den zweiten Teil der Zukunftsstudie können wir nach Ihrer Planung im Frühjahr 2010 erwarten – verraten Sie schon, welchen Themenausschnitt dieser Teil für das Jahr 2030 betrachten wird?

Ruske: Nein, aber gehen Sie davon aus, es wird ebenfalls ein Hot-Topic, also ein ähnlich aktuelles Thema, wie im ersten Teil sein. Mit unseren Studien unterstreichen wir unseren Anspruch, ein Stück voraus zu denken. Kurz vor Weihnachten werden wir noch eine weitere Kurzstudie präsentieren. Darin beschäftigen wir uns mit der Branche und der Wirtschaftskrise.