

Den Kern des CASSANDRA-Projekts bilden die Bedürfnisse und Anforderungen an eine erhöhte Sichtbarkeit internationaler Containertransportbewegungen seitens der Unternehmen und staatlicher Stellen. Um länderübergreifende Transporte mit Blick auf Grenzkontrollen und Handelsrichtlinien zu verbessern und ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten, fokussiert CASSANDRA insbesondere die Transparenz innerhalb der Supply Chains. Das strategische Ziel des Projekts ist damit eine Erhöhung der Sicherheit durch eine optimierte Sichtbarkeit der bereits vorhandenen Informationen - kurz ausgedrückt: *Improving Security through Visibility*.

Mehr Sicherheit innerhalb der Supply Chain

Um dies zu erreichen, konzentrieren sich 26 Partner aus 10 verschiedenen europäischen Ländern gemeinsam auf den elektronischen Datenverkehr. Hierzu soll im Rahmen des Projekts, welches im Juni diesen Jahres begonnen hat und auf drei Jahren angesetzt ist, ein neues *Data-Sharing Konzept* auf Basis eines risikobasierten Ansatzes für Unternehmen und Behörden entwickelt werden. Die Wirksamkeit von Kontrollen wird gerade dann verbessert, wenn es mehr Möglichkeiten gibt, sich ausschließlich mit potentiell riskanten Containerbewegungen zu befassen, während vertrauenswürdige Transporte schneller und kostengünstiger behandelt werden können. Die Möglichkeit der erweiterten Bewertung der Risiken optimiert somit auch die Sicherheitsanforderungen an die Transportketten.

Derzeit wird jedes grenzüberschreitende Handelsgeschäft von den Behörden individuell geprüft, basierend auf den in der Zollanmeldung vorgelegten Angaben. CASSANDRA verlagert die Aufmerksamkeit von der Risikobewertung mit Hilfe des traditionellen Transaction-Based Audit (TBA) Ansatzes auf die Weiterentwicklung des „*Risk-Based Audit (RBA) Ansatzes*“. Mit Blick auf das Supply Chain Management bedeutet dies, dass mit dem System- und Pro-

zessorientierten RBA-Ansatz sichere und bekannte Containerbewegungen identifiziert werden können. Behörden verwenden dabei zugängliche Daten der Unternehmen für ihre Risikobewertung der Frachtprozesse. Diese Wiederverwendung der Daten wird auch als „*Piggy-Backing-Prinzip*“ bezeichnet. Auf diese Weise kann man sich verstärkt riskanteren Containerbewegungen zu widmen.

Information-Pipeline zur sicheren Datenübermittlung

Um in Zukunft sichere und zuverlässige Daten über die gesamte Supply Chain auf effiziente Art und Weise austauschen zu können, müssen die Systeme der beteiligten Logistik- und IT-Unternehmen, der Zoll- und Grenzbehörden sowie der unterschiedlichen Stellen in den Häfen in Einklang gebracht werden und möglichst nahtlos zusammenarbeiten. Dazu untersucht CASSANDRA zunächst die

Das Living Lab Europa-Afrika fokussiert die Containerbewegungen zwischen Europa und Nordafrika

existierenden Schnittstellen. Die wichtigste Innovation des Projektes stellt in diesem Zusammenhang die Entwicklung einer „*Information-Pipeline*“ für den Austausch von Informationen entlang der Lieferkette dar. Ziel ist es, eine Interoperabilität der heterogenen Systeme mit Hilfe modernster IT-Innovationen innerhalb der Information-Pipeline zu erreichen, so dass sichere und zuverlässige Daten über die gesamte Transportkette ausgetauscht werden können und eine offene, flexible und standardisierte Kommunikation ermöglicht wird. Für die unterschiedlichen Partner in der Supply Chain einschließlich der grenzüberschreitenden Prüfstellen werden

verschiedene Ebenen des Datenzugriffs festgelegt. Um die ersten Schritte für eine globale Umsetzung zu machen, wird der CASSANDRA Interoperabilitätsansatz mit anderen internationalen eFreight und eCustoms Initiativen sowie internationalen Normungs- und Gesetzgebungsstellen abgestimmt.

Um die bestehenden Datenleitungen und Datenwege zu untersuchen, werden im Rahmen des Projekts „Living Labs“ exemplarisch die drei globalen Handelsrouten *China-Europa*, *Europa-USA* und *Europa-Afrika* betrachtet. Ein Living Lab beschreibt einen neuartigen Forschungsansatz, der die Entwicklung eines neuen Produktes aus dem Labor in die reale Welt verlagert. Jedes Living Lab analysiert die verwendeten Systeme und die Schnittstellen des Datenverkehrs zwischen den beteiligten Akteuren für eine oder mehrere Handelsrouten. Das Living Lab Europa-Afrika fokussiert insbesondere die Containerbewegungen zwischen Spanien und Ägypten via Barcelona nach Alexandria sowie zwischen Portugal und Nordafrika via Setúbal.

Das Living Lab Europa-USA hat seine Arbeit bereits aufgenommen. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) analysiert derzeit gemeinsam mit dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen den Datenverkehr auf dem Containerterminal Bremerhaven, der die wichtigste europäische Exportdrehscheibe für den Transport von Waren in die USA darstellt. Nachdem die verwendeten Systeme nebst Schnittstellen untersucht worden sind, wird deren Integration in dem Living Lab umgesetzt und demonstriert. Das bedeutet, dass für eine übergreifende Information-Pipeline ein neues Data-Sharing Konzept bzw. eine neue Softwarelösung entwickelt und angewendet wird.

Das bremische Hafenessort und das ISL legen bei ihrer Arbeit besonderen Wert darauf, die Bedürfnisse aller Beteiligten sowie die örtlichen Bedingungen zu berücksichtigen. Dazu zählen beispielsweise die Anforderungen und Risikoparameter von deutschen und gerade auch amerikanischen Behörden bezüglich der Containersicherheit. Besondere Bedeutung haben jedoch auch die Rest-

riktionen der Unternehmen hinsichtlich des Datenaustausch und der Datensicherheit. All diese Bedingungen müssen bei der Integration der verschiedenen Systeme auf Basis einer service-orientierten Architektur beachtet werden.

Am Ende werden die Ergebnisse des Living Labs Bremerhaven mit den Resultaten der Living Labs für die Transportkorridore China-Europa und Europa-Afrika verglichen und zusammengeführt.



PROF. DR. HANS-DIETRICH HAASIS ist Vorsitzender des Direktoriums am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik und Inhaber des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre, Produktionswirtschaft und Industriebetriebslehre an der Universität Bremen.



RAINER MÜLLER ist Projektleiter und Experte für Supply Chain Event Management sowie Supply Chain Security am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. In CASSANDRA leitet er unter anderem das Living Lab Europa-USA und koordiniert die Veröffentlichung der Projektergebnisse.



LEIF PETERS koordiniert den Transfer und die Kommunikation von Projektergebnissen am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. In CASSANDRA ist er Ansprechpartner für die Öffentlichkeitsarbeit und Projektkommunikation.

„Ein Unternehmen, das sich im Klimaschutz engagiert, wird doppelt belohnt“

Ein Gespräch mit Jost de Jager, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein



Die Zusammenarbeit zwischen Schleswig Holstein und der EMA-Region soll ausgebaut werden. © Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein

EMA: Herr Minister, *Mediterranes* blickt in dieser Ausgabe auf Logistik und Kommunikation im euro-arabischen Raum. Kürzlich fand in Kiel das GES statt. Besonderes Interesse galt der Frage, wie die internationalen Seewege durch weltweite Kooperationen sicherer gemacht werden können. Welche Antworten wurden gegeben?

Jost de Jager: Internationale Kooperationen sind besonders hilfreich in Bezug auf den Informationsaustausch. Die Länder können so rechtzeitig über drohende Gefahren und Probleme informiert werden und von anderen Ländern und deren Erfahrungen lernen.

Die Sicherung der internationalen Seewege ist mit hohen Kosten verbunden, welche kein Land einzeln tragen kann. Daher ist es notwendig, dass die Kosten auf die ver-

schiedenen Sektoren, Entscheidungsträger und Systeme im internationalen Raum aufgeteilt werden.

Um speziell die Piraterie zu reduzieren, ist es wichtig, den Piraten eine attraktive Alternative zu bieten, um Geld zu verdienen. Die Piraterie ist um ein vielfaches lukrativer als z.B. ein legaler Beruf in Somalia. Daher sind weltweite Kooperationen nötig, um z.B. die Fischerei-Probleme zu lösen und Entwicklungshilfe zu leisten.

EMA: Was kann der Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Schleswig-Holstein dazu beitragen?

de Jager: Schleswig-Holstein kann als Land zwischen Nord- und Ostsee für die Sicherheit der Seewege sorgen, indem es den maritimen Raum effektiv organisiert.

EMA: Ein weiteres aktuelles Thema im Bereich Verkehr und Transport ist der Umweltschutz und die Nachhaltigkeit. Gibt es in Schleswig-Holstein wirtschaftliche Initiativen zum Stichwort „Grüne Logistik“?

de Jager: Auf Initiative der schleswig-holsteinischen Transportwirtschaft wurde in 2008 die „Logistik-Initiative Schleswig-Holstein e.V.“ (LogISH, Anm. d. Red.) gegründet. Mit Förderung des Landes soll diese Initiative durch den Aufbau eines landesweiten Kooperationsnetzwerkes die Wettbewerbsfähigkeit der Logistik-Branche und damit den Logistik-Standort Schleswig-Holstein stärken. Eines der Themen der Logistikinitiative ist die „grüne Logistik“. Hierzu fand kürzlich am 17. November ein Kongress in Lübeck statt, der von unserer Verkehrsstaatssekretärin eröffnet wurde.

EMA: Wie unterstützt die Politik dieses Thema?

de Jager: Unser Ziel ist es, Mobilität und Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Das Land hat mit einem Aktionsplan Klimaschutz und dem Klimaschutzbericht eine Reihe kurz- bis mittelfristig umsetzbarer Maßnahmen vorgelegt. Priorität haben dabei Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf Schiene und Wasserstraße. Dazu gehört auch die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur insbesondere durch den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und des Elbe-Lübeck-Kanals. Das neue integrierte Energie- und Klimakonzept des Landes legt den weiteren programmatischen Rahmen für eine nachhaltige Energie- und Klimapolitik des Landes vor. Es ist dabei deutlich geworden, dass die Unterstützung der Wirtschaftsakteure unerlässlich ist, wenn wir diesen Weg der Nachhaltigkeit und damit auch der Chancen für Wachstum und Beschäftigung weiter erfolgreich beschreiten wollen.

Auch der so genannte Lang-LKW kann ein Beitrag sein, das wachsende Güterverkehrsaufkommen ökonomisch und ökologisch sinnvoll zu bewältigen. Schienenverkehr und Schifffahrt werden die erwarteten Zuwächse im Güterverkehr nicht allein bewältigen können.

Es ist daher verkehrs- und umweltpolitisch richtig, dieses leis-

tungssteigernde Nutzfahrzeugkonzept für den Güterkraftverkehr zu unterstützen. Schleswig-Holstein beteiligt sich daher an dem Feldversuch des Bundes. Wir haben so die Möglichkeit, ein aussagekräftiges Bild dieser Fahrzeuge in der Praxis zu erhalten.

Es werden aber nicht nur neue Wege im Güterkraftverkehr beschritten, sondern auch im Schienengüterverkehr. Die DB AG wird auf der Strecke Maschen – Flensburg/Padborg zukünftig Lang-Güterzüge von 835 Meter Länge regulär einsetzen. Mit diesen 835 Meter-Zügen wird in Deutschland erstmals die derzeit maximal zugelassene Gesamtzuglänge überschritten.

Erfreulich ist, dass bei dem Thema Nachhaltigkeit in der Logistik Klimaschutz- und ökonomische Interessen ausnahmsweise einmal Hand in Hand gehen. Das kommt nicht von ungefähr, denn uns allen ist klar, dass die zunehmende Verknappung der Ressourcen langfristig zu einer Verteuerung des Verkehrs führen wird. Der stärkste Treiber für grüne Logistik werden die steigenden Dieselpreise sein. Investitionen in den Klimaschutz sind daher keine reinen good will-Aktionen von Unternehmen, sondern kühl errechnete, lohnende Investitionen.

Ein Unternehmen, das sich auf diese Weise engagiert, wird also doppelt belohnt, und zu Recht. Mit wirtschaftlichen Einsparungen und einem positiven Image für Nachhaltigkeit.

EMA: Schließlich noch zum Stichwort „Außenwirtschaftsförderung“. Welche Zusammenarbeit gibt es zwischen der schleswig-holsteinischen Wirtschaft und der EMA-Region?

de Jager: Aufgrund der geografischen Lage Schleswig-Holsteins sind die wirtschaftlichen Kontakte und Beziehungen unserer kleinen und mittleren Unternehmen primär auf die Länder der EU und vor allem auf den skandinavischen Raum ausgerichtet. Aber auch Asien – insbesondere die VR China – spielt eine seit Jahren eine zunehmend wichtige Rolle.

Bei den Staaten Nordafrikas und des Nahen Ostens liegen die Außenhandelszahlen dagegen derzeit nur im marginalen Bereich. Ich denke aber, hier bestehen für Unternehmen, auch vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in den nordafrikanischen Ländern, künftig nicht unerhebliche Chancen.

EMA: Gibt es Sektoren dieser Zusammenarbeit, die besonders ausbaufähig sind?

de Jager: Ausbaufähig ist die Zusammenarbeit im weitesten Sinne, insbesondere im Zusammenhang mit Erneuerbaren Energien und Umweltechnik, aber auch in der Ernährungswirtschaft kann ich mir Felder der Zusammenarbeit vorstellen.

EMA: Herr Minister, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Das Gespräch führte Sabine Fawzy (EMA).

Hamburg – Das Tor zur Welt als Vorreiter in Grüner Logistik

von Christine Schönfeld

Die Metropolregion Hamburg bildet das Ballungszentrum logistischer Warenströme Nordeuropas. Mehr als 11.000 Logistikunternehmen haben sich hier angesiedelt, fast 332.000 Menschen arbeiten vor Ort in der Logistikbranche, zehn Hochschulen bieten 20 Studiengänge im Bereich Logistik an und mehr als 70 öffentliche und private Bildungseinrichtungen beschäftigen sich mit dem Thema Logistik. Kaum zu übersehen: Hamburg ist Deutschlands Logistik-Hotspot.

