

Zu wenig Straßen und Schienen

Logistikvereinigung warnt vor Verkehrskollaps / Güteraufkommen wächst schneller als die Infrastruktur

Die Logistiker in Deutschland schlagen Alarm: Zu geringe Investitionen in die Infrastruktur gefährden das Wachstum der Branche. Das hätte auch negative Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, heißt es in einer Mitteilung der Bundesvereinigung Logistik (BVL).

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

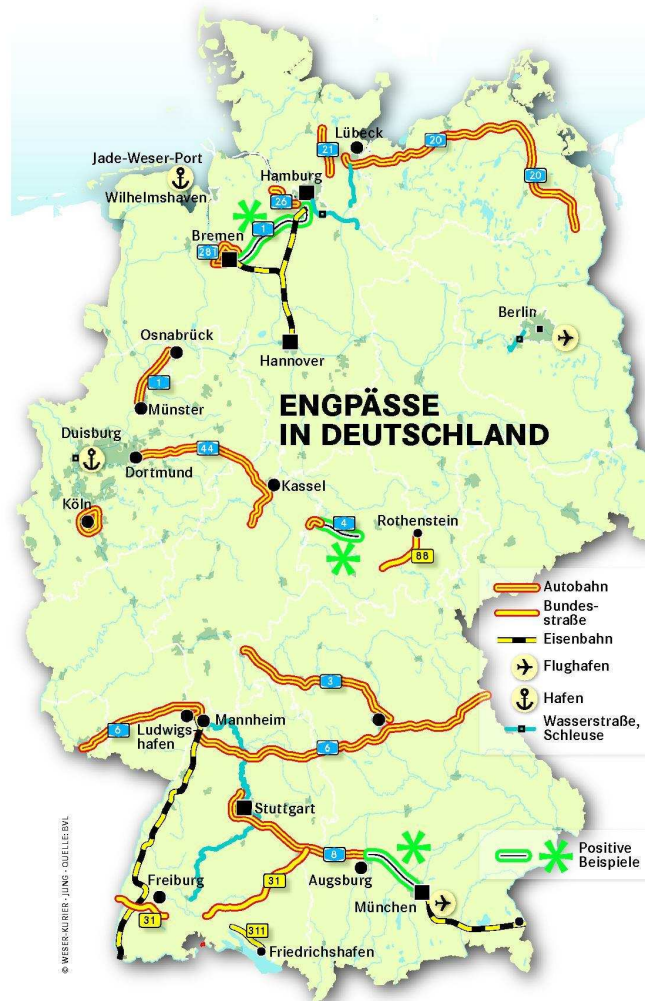
Bremen. Auch aus globaler Sicht werden Deutschland Versäumnisse attestiert. Das Land verfügt zwar unbestritten über eines der besten Infrastrukturnetze der Welt, ist aber im neuesten Logistik-Indikator der Weltbank von Platz eins auf den vierten Rang abgerutscht, nach Singapur, Hongkong und Finnland.

Die Bundesvereinigung Logistik mit Sitz in Bremen befürchtet, dass sich die Situation weiter verschärfen wird, wenn die Politik nicht gegensteuert. „Die Lücke zwischen dem erwarteten Transportaufkommen und den zu dessen Bewältigung notwendigen Investitionen wächst stetig“, warnt die BVL. Deshalb werde es trotz der für 2012 zusätzlich bewilligten einer Milliarde Euro im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogrammes zu Engpässen kommen.

Zu den insgesamt 10000 Mitgliedern der Bundesvereinigung Logistik zählen Hersteller aus der Automobilbranche oder Anlagenbauer ebenso wie große Lebensmittelkonzerne oder international aktive Logistikdienstleister. Nun gehört Alarmismus zu den zentralen Aufgaben von Lobbyorganisationen. Ein wesentliches Faktum lässt sich aber nicht wegdiskutieren: Die Entwicklung des Straßen- und Schienennetzes hält mit dem Wachstum des Gütertransports nicht mit.

Immer mehr Güterverkehr

Im letzten Jahr stieg das Transportaufkommen in Deutschland um 6,5 Prozent auf 4,3 Milliarden Tonnen – der größte Zuwachs seit 1994. Die Prognose des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 2025 geht von einer Steigerung der Transportmengen allein auf der Straße von 55 Prozent aus, die Zahl der gefahrenen Kilometer würde demnach sogar um 87 Prozent zunehmen – eine Folge der wachsenden Individualisierung des Gütertransports bis vor die Haustür, vor allem durch Internethandel. Der Transport auf der Schiene wird laut Bundesverkehrsministerium um 65 Prozent zunehmen – und das bei einem Schienennetz, das schon jetzt an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit arbeitet. Für die Luftfracht, die allerdings den kleinsten Teil der Gütertransporte ausmacht, rechnet das Verkehrsministerium sogar mit einer Steigerung um 155 Prozent.



Gemeinsam mit Christian Kille, Professor für Handelslogistik an der Fachhochschule Würzburg, hat die BVL aus den Angaben ihrer Regionalgruppen einen Engpass-Atlas (siehe Grafik) für das deutsche

Verkehrsnetz erarbeitet – ausdrücklich ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Dort ist auch der fehlende Ringschluss der A 281 in Bremen verzeichnet. „Das Projekt wird seit circa 30 Jahren durch Klagen und Einwän-

den von Anwohnern, Behörden und der Politik blockiert“, heißt es im Text. Zudem sei die Finanzierung einzelner Abschnitte zwischen Bund und Land noch nicht vollständig geklärt. Die A 1 gehört zu den am meisten von Lkw-Verkehr belasteten Strecken mit hoher Stauanfälligkeit. Der sechs-spurige Ausbau stockt auf der Höhe von Münster wegen eines Streits über die Finanzierung zwischen Bund und Ländern. Als eines von drei positiven Beispielen zur Beseitigung von Engpässen nennt die BVL die Kooperation von öffentlicher Hand und privaten Investoren (ÖPP) beim Ausbau der A 1 zwischen Bremen und Hamburg.

Auf der Mängelliste steht auch die A 26 in Hamburg, die sogenannte Hafengerangspange. Die Zufahrt zum Hamburger Hafen gilt als Nadelöhr und Standortnachteil im Wettbewerb mit den anderen Nordseehäfen. Die Küstenautobahn A 20 als wichtige Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen der Nord- und Ostsee ist zwar weitgehend fertiggestellt, es fehlt aber ein entscheidendes Teilstück hinter Hamburg. Die neue Landesregierung von Schleswig-Holstein stehe dem Projekt kritisch gegenüber und schließe einen Bau in dieser Legislaturperiode aus, so die BVL.

Dauerbrenner beim Ausbau des Schienennetzes ist die Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover, die seit Jahrzehnten nicht über das Stadium der Vorentwurfsplanung hinauskommt. Probleme beim Wasserstraßennetz sieht die BVL in Norddeutschland beim Elbe-Lübeck-Kanal, beim Ausbau mehrerer Schleusen und durch die verschobene Eröffnung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven wegen der bekannten Baumängel.

Zu wenig Geld und Akzeptanz

Als häufigste Hemmnisse für den Ausbau der Infrastruktur nennt die BVL fehlende Finanzierung, langwierige Planungsverfahren, politische Differenzen und mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung. Es geht nach Meinung der Logistiker auch anders: „Der Ausbau der Verkehrswege lässt sich nachweislich deutlich effizienter bewerkstelligen, wenn öffentliche Hand und Privatwirtschaft zusammenarbeiten.“ Neben der A1 Bremen-Hamburg werden die Umfahrung Hørselberge auf der A 4 und die A 8 zwischen Augsburg und München als Beispiele genannt.

Im Bundesverkehrsministerium will man sich offiziell nicht zu der Mitteilung der BVL äußern, zeigt sich aber etwas verwundert: Die Hafenhinterlandanbindung stehe auf der Agenda von Minister Peter Ramsauer ganz oben, ebenso die Förderung von ÖPP-Projekten. Die Befürchtung, Deutschland könne als Logistikstandort an Attraktivität verlieren, sei nicht nachvollziehbar.