

SERIE „OFFENE WAHL“ (6): NOCH FUNKTIONIERT DIE INFRASTRUKTUR ALS HERZSTÜCK DER LOGISTIK

# Investitionsstau beim Logistikweltmeister

VON PETER HANUSCHKE

**Bremen.** Deutschland wurde im vergangenen Jahr nicht nur Fußballweltmeister, sondern auch Logistikweltmeister – zumindest nach dem alle zwei Jahre von der Weltbank veröffentlichten Logistik-Performance-Index, bei der 6000 Logistikunternehmen aus der ganzen Welt Deutschland unter 160 Ländern auf den ersten Platz wählten. Mehr als 3,9 Milliarden Tonnen wurden 2014 in Deutschland abgewickelt und mit 2,9 Millionen Beschäftigten ein Marktvolumen von über 230 Milliarden Euro erwirtschaftet – und daran ist Bremen maßgeblich beteiligt.

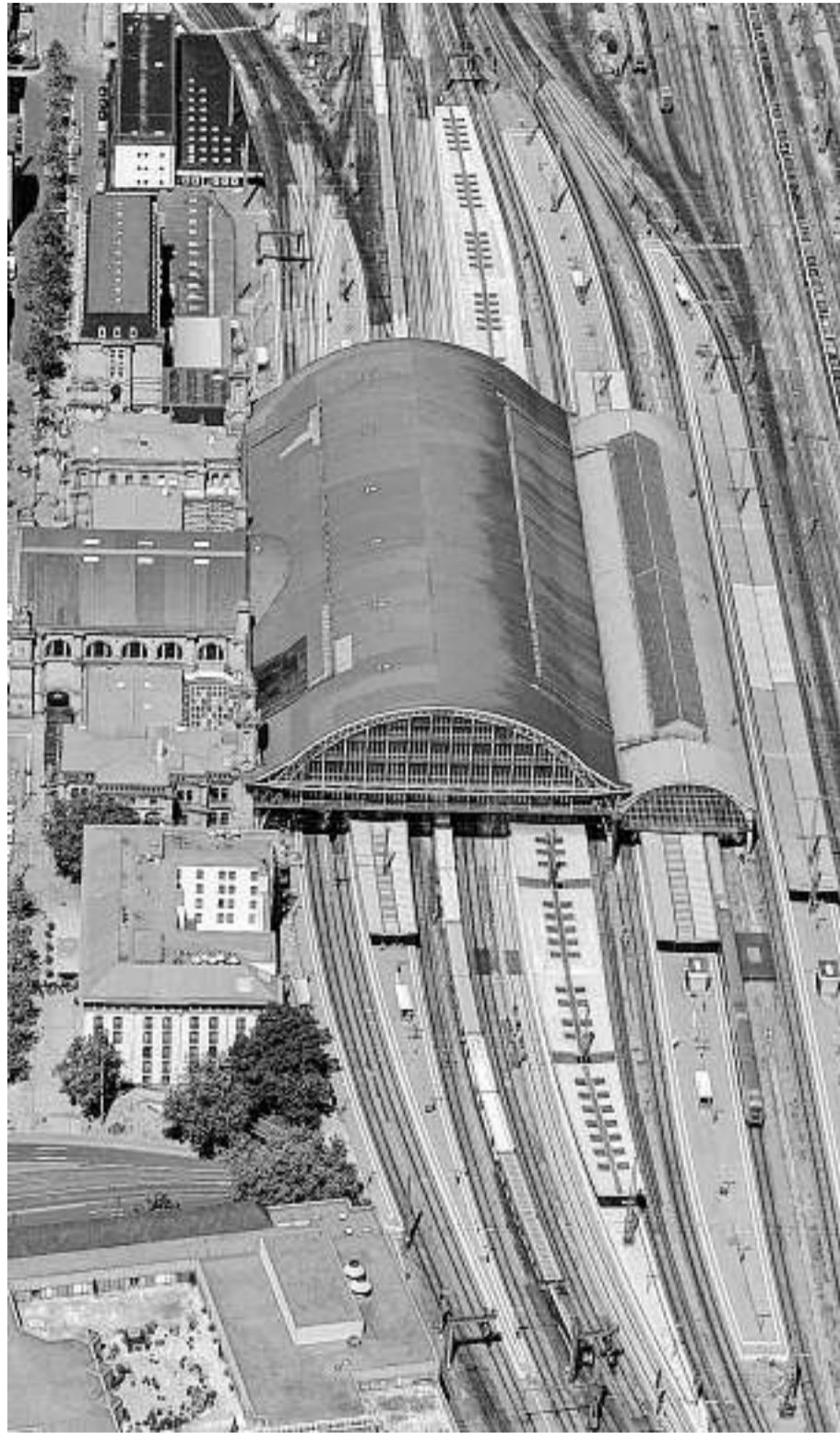
Anders als bei der Fußballweltmeisterschaft hat Bremen wesentlich mit zum Titelgewinn bei der Logistik-WM beigetragen. Das spiegelt sich unter anderem bei der Beschäftigungsstruktur wider: Laut dem Statistikportal Statista sind rund zwölf Prozent der Beschäftigten im Bundesland Bremen in der Logistikbranche tätig – Spitzenwert in Deutschland.

Doch Weltmeister sein, heißt nicht Weltmeister bleiben – die Spanier hatten das auf fast tragische Weise bei der Fußball-WM erleben müssen: Das Team war überaltert und träge. Noch wird die Infrastruktur – das Herzstück für eine funktionierende Wirtschaft – in dem Logistik-Performance-Index als sehr gut gelobt. Doch reicht das aus, um auch bei der nächsten „Logistikweltmeisterschaft“ den Titel zu holen? In Deutschland wurde das Straßen- und Schienennetz zwar über Jahrzehnte kontinuierlich ausgebaut – allerdings kommt diese Infrastruktur in die Jahre; Straßen und Schienen müssen saniert, gepflegt und ersetzt werden.

Und da hat Deutschland mächtig an Boden verloren: Im internationalen Vergleich nimmt Deutschland einen der hinteren Plätze ein, wenn es um Investitionen in die eigenen Straßen, Schienen und Wasserwege geht. Gerade einmal 0,6 Prozent des Bruttoinlandsprodukts wurden etwa 2011 in die Infrastruktur gesteckt. Japan investiert mehr als ein Prozent, und in Polen sind es sogar 2,5 Prozent.

Und auch ohne den dringend notwendigen Abbau des Investitionsstaus würden sich die Probleme in den logistischen Abläufen von alleine verschärfen: Künftig werden nicht weniger Güter über Straßen, Schienen und Wasserwege gelenkt, sondern werden die Mengen Jahr zu Jahr zunehmen. So wird prognostiziert, dass sich beispielsweise der Containerumschlag in Deutschland mit einer jährlichen Steigerung von 4,3 Prozent bis 2030 mit 30 Millionen Standardcontainern mehr als verdoppelt. Vornehmlich soll dieses Wachstum in Hamburg und Bremerhaven stattfinden. Sind diese Containerhäfen von den Kapazitäten her dazu überhaupt in der Lage, diese Mengen umzuschlagen und reichen die Infrastrukturen?

„Eine Verdopplung der aktuellen Mengen bis 2030 ist bei den heutigen Infrastrukturen in den Häfen und dem Hinterland nicht möglich“, sagt Burkhard Lempert, einer von drei Direktoren des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). „Voraussetzung für das mögliche Eintreten der Prognosen ist die Bereitstellung ausreichend leistungsfähiger Infrastrukturen in den Häfen und dem Hinterland.“ Die Hinterlandinfrastrukturen seien für das derzeitige Verkehrsaufkommen im Durchschnitt noch ausreichend. Problematisch werde es sofort, sobald kaum vermeidbare



Ein stauffreier Güterverkehr auf der Schiene. Damit das dauerhaft an allen Tagen gewährleistet ist, wird derzeit nach einer Lösung für den Flaschenhals am Bremer Hauptbahnhof gesucht. FOTO KLAMA

Reparaturmaßnahmen umgesetzt werden. „Mittelfristig ist auch im Bereich der Hinterlandinfrastruktur ein Ausbau erforderlich, soll ein möglichst effizienter und reibungsloser An- und Abtransport gewährleistet sein“, ist Lempert überzeugt.

Bei der Bundesvereinigung Logistik schafft es Bremen bereits jetzt schon in ihren bundesweiten Infrastruktur-Atlas der Engpässe – so mit der Autobahn A281. Die, wenn sie denn komplett wäre, die Anbindung an überregionale Verkehrswege sowie an die Weserhäfen am linken Flussufer und den Flughafen „deutlich verbessern würde“. Der Schwerlastverkehr von und zum Güterverkehrszentrum könnte zügiger über die Stadtautobahn geführt werden und so auch das bestehende Straßen-

netz entlasten. Doch bislang konnten nur Teilschnitte realisiert werden: Das Projekt wird seit rund 30 Jahren durch Klagen und Einwände von Anwohnern, Behörden und Politikern blockiert.

Auch das umgangssprachlich als Y-Trasse bezeichnete Bahnprojekt Hamburg-Bremen-Hannover ist mittlerweile seit 20 Jahren im Gespräch. Der Großteil des Projekts umfasst eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover, daneben einen kurzen Streckenausbau für eine Abzweigung bei Visselhövede nach Bremen. Der Bau der Y-Trasse hätte für den Schienengüterverkehr erhebliche Kapazitätssteigerungen zur Folge: Güterzüge würden für die Vorbeifahrt von ICE-Zügen auf den bisherigen Strecken nicht mehr auf die

Ausweichgleise verdrängt und könnten zudem in dichtem Abstand hinter den ähnlich schnellen Regionalzügen verkehren. Momentan befindet sich die Y-Trasse jedoch erst im Stadium der Vorentwurfsplanung. Im Entwurf zum Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist das Projekt in die niedrigste Kategorie D eingeordnet, was nicht auf einen baldigen Baubeginn schließen lässt. Zudem gibt es Widerstände von Bürgerinitiativen und Umweltschutzorganisationen gegen die Y-Trasse. Seit Mitte des Jahres 2013 werden daher drei alternative Konzepte zur Y-Trasse diskutiert.

Was die Fertigstellung der Autobahn 281 und damit der Ringschluss um Bremen angeht, hat Robert Völkl, Geschäftsführer vom Verein Bremer Spediteure, eine klare Forderung: Der Termin sei für 2020 avisiert. Dieser Zeitrahmen müsse unbedingt eingehalten werden. „Schon viel zu lange warten die Anrainer im GVZ auf eine leistungsfähige Verkehrsanbindung.“ Eine weitere Verzögerung würde das Vertrauen der Wirtschaft in die Verlässlichkeit der Politik und ihrer Zusagen schwer erschüttern.

Völkl: Auch die Kapazitätserweiterung der Schienenanbindung von Bremerhaven sei angesichts der erwarteten Mengenzunahme dringend erforderlich. Der Ausbau der Mittelweser für das 110 Meter lange Großmotorgüterschiff müsse wie geplant erfolgen. „Hier darf sich Bremen nicht aus seiner Verantwortung stehlen und es dem Bund überlassen, die Planungen nur halbherzig umzusetzen.“ Die Investitionen in die Schleusen von Dörverden und Minden in Höhe von 120 Millionen Euro wären vergebend.

Handlungsbedarf gibt es auch aus Sicht von Lempert in den nächsten Jahren bei allen drei Hinterlandverkehrsträgern: Straße, Schiene und Binnenwasserstraße. „Wobei Straße und Schiene eher durch Engpässe gekennzeichnet sind, während die Binnenschifffahrt Kapazitäten hat, aber wettbewerbsfähiger werden muss.“ Gerade in der Containerschifffahrt komme es darauf an, günstige Preise je Container und Kilometer Strecke anbieten zu können, um gegen die flexiblere Straße und die Schiene bestehen zu können. „Daher ist der Einsatz möglichst großer Schiffseinheiten auch in der Binnenschifffahrt wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit.“ Das erfordert aber ausreichend dimensionierte Schleusen, ausgebauten Wasserwege und gegebenenfalls größere Durchfahrtshöhen bei den Brücken über Flüsse und Kanäle.

Die Bundesvereinigung Logistik fordert in ihrem Bericht eine Verdopplung der Ausgaben für Infrastruktur. Und sie kritisiert nicht nur stockende Verfahren, sondern lobt Projekte, die schneller oder zumindest wie geplant umgesetzt wurden, und zwar durch Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) mit denen „deutliche Effizienzgewinne“ erzielt wurden – etwa beim Ausbau der A1 zwischen Bremen und Hamburg, dem bisher größten ÖPP-Projekt im Autobahnbau in Deutschland.

Ob für den A281-Tunnel bei Seehausen tatsächlich ein privater Bauherr gefunden wird, bleibt abzuwarten. Die zwei Modellprojekte für Tunnel, die durch diese Finanzierungsvariante bisher realisiert wurden, gibt es in Rostock und Lübeck – beide gelten als gescheitert.

Eines ist aber auf jeden Fall sicher – die nächste Weltmeisterschaft kommt, nur wer sie gewinnt, ist offen.

## Bremen-Wahl



## Sanierungsbedarf hat sich verdoppelt

120-Millionen-Euro-Loch in Bremen

**Bremen (pha).** Nach Berechnungen der Bund-Länder-Kommission fehlen dem Staat jährlich mindestens 7,2 Milliarden Euro für den Erhalt der Verkehrswege. An den Einnahmen durch die Besteuerung des Verkehrssektors kann es nicht liegen, dass marode Straßen und Brücken den Verkehr beeinträchtigen: Rund 50 Milliarden Euro kommen so in die Bundeskasse, aber nur rund 20 Milliarden Euro werden davon in den Verkehrssektor investiert. Bei den Gemeinden und Landkreisen hat sich nach Berechnungen der Kreditanstalt für Wiederaufbau der Investitionsstau auf 128 Milliarden Euro summiert. Bremen macht dabei keine Ausnahme: Allein im Bereich Straßenbau hat sich der Sanierungsbedarf laut Senatsunterlagen in sechs Jahren mehr als verdoppelt: von 59 Millionen Euro im Jahr 2007 stieg er auf rund 120 Millionen Euro im Jahr 2013. Beim Schienenverkehr geht es auch um Millionen: Gesucht wird derzeit nach einer Lösung, wie der „Flaschenhals“ am Bremer Hauptbahnhof umgestaltet werden muss, um einen stauffreien Güterverkehr zu gewährleisten.

## LOGISTIK IN ZAHLEN

Die 20 Länder mit der besten Schieneninfrastruktur

2013/2014, Index (1 = unterentwickelt, 7 = effizient und umfassend entwickelt)

Japan	6,7
Schweiz	6,6
Hongkong	6,3
Spanien	6,0
Finnland	5,9
Frankreich	5,9
Taiwan, China	5,7
Deutschland	5,7
Niederlande	5,6
Südkorea	5,6
Österreich	5,3
Malaysia	5,0
Luxemburg	5,0
Belgien	4,9
USA	4,9
Vereinigtes Königreich	4,9
China	4,8
Kanada	4,8
Schweden	4,5
Dänemark	4,5

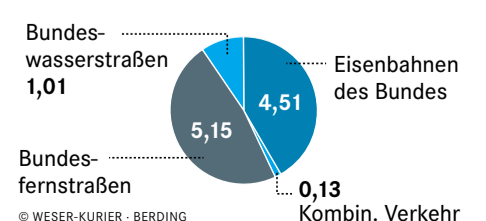
Die 20 Länder mit der besten Hafeninfrastruktur

2013/2014, Index (1 = unterentwickelt, 7 = umfassend entwickelt)

Niederlande	6,8
Singapur	6,7
Ver. Arabische Emirate	6,5
Hongkong	6,5
Finnland	6,4
Belgien	6,4
Panama	6,3
Island	5,9
Spanien	5,8
Dänemark	5,8
Neuseeland	5,8
USA	5,7
Norwegen	5,7
Deutschland	5,7
Bahrain	5,7
Vereinigtes Königreich	5,6
Estland	5,6
Schweden	5,6
Malaysia	5,6
Malta	5,5

Investitionen des Bundes in Verkehrswege 2015

In Milliarden Euro



## EKB-Chef Weber: „Es fehlt aber der Autobahnanschluss“

Das Bremer Unternehmen EKB Containerlogistik nutzt mit seiner Flotte von mehr als 840 Lastwagen und 1000 Containerchassis täglich die Straßen in Nord- und Osteuropa. Als einziges Unternehmen deckt EKB die komplette Nordrange der Häfen ab. Über die Infrastruktur, speziell in Bremen, sprach Peter Hanuschke mit Wolfgang Weber, Geschäftsführender Gesellschafter von EKB.

**Droht Bremen der Verkehrsintarkt auf der Straße?**

**Wolfgang Weber:** Was heißt droht. Zu bestimmten Zeiten gibt es den auf den Hauptverkehrsachsen – und das schon seit Jahren.

**Wo gibt es Probleme?**

Ein Beispiel: Man hat zwar, als die Autobahn von Bremerhaven nach Bremen ausgebaut wurde, in Bremen-Nord richtigerweise eine zweispurige Ausfahrt gebaut, es aber versäumt, das auch zwei Abfahrten später zu machen. Mit der Konsequenz, dass sich der Verkehr in Richtung Fly over werktags jeden Morgen schon auf der Autobahn staut. Und das Gleiche gilt für die B75.

**Vermeiden Sie es, die Anbindung an das Güterverkehrszentrum als Negativbeispiel zu erwähnen?**

Nicht bewusst. Wahrscheinlich liegt das eher daran, weil das so skurril und unglaublich ist. Das Thema strapaziert schon arg die Nerven und zeigt, wie gedankenlos Verkehrsplanung in Bremen in den vergange-

nen Jahrzehnten betrieben wurde. Da haben wir ein modernes GVZ in Deutschland, übrigens das größte, was fehlt, ist aber der Autobahnanschluss.

**Haben Sie den Glauben verloren, dass der Anschluss noch kommen wird?**



Will endlich kompletten Ringschluss der A281: Wolfgang Weber. FOTO: EKB

Den darf man nicht verlieren, weil das Gesamtprojekt einfach zu wichtig für Bremen und Bremerhaven ist. Denn mit dem kompletten Ringschluss der A281, die die Autobahnen 1 und 27 miteinander verbindet, schafft man eine notwendige Infrastruktur, damit die beiden Logistikstandorte Bremen und Bremerhaven auch weiterhin attraktiv bleiben.

**Was sind die Folgen, wenn kein Ringschluss kommen wird?**

Wissen Sie, Ladung sucht sich ihren Weg, und der Zeitfaktor spielt dabei eine immer wichtigere Rolle. Stockt es auf den Hinterlandanbindungen, wird es über kurz oder lang zu Verlagerungen kommen – dorthin, wo es reibungsloser funktioniert. Der Hamburger Hafen hat das im vergangenen Jahr zu spüren bekommen: Der Hafen war dicht, nichts ging mehr, es mussten Schiffe auf Reede liegen. Die Konsequenz: Der eine oder andere Container wird nun in Rotterdam abgefertigt. Das ist so eher nicht bekannt, da möchte man in Hamburg auch nicht so gerne drüber reden. Außerdem hatte der Hafen 2014 ja einen Umschlagrekord. Nur der hätte noch höher ausfallen können, wenn denn die entsprechende Infrastruktur vorhanden gewesen wäre.

**Der vollständige Ringschluss der A281 beinhaltet die Untertunnelung der Weser. Glauben Sie, dass sich dafür – wie derzeit vorgesehen – auch tatsächlich private Investoren finden lassen?**

Das kann ich mir nicht vorstellen. Trotzdem muss dafür eine Lösung gefunden wer-

den, sonst wird das langfristig erhebliche negative Folgen haben.

**Was wäre die Finanzierungs-Alternative für den Westertunnel?**

Das Projekt muss staatlich finanziert werden – von wem auch immer. Bremen alleine, zusammen mit dem Bund oder der Bund alleine – es sind eh Steuergelder, die dann für ein volkswirtschaftlich wertvolles Projekt verwendet würden. Und um Steuereinnahmen steht es bekanntlich nicht schlecht. Der Tunnel müsste auf einer Prioritätenliste ganz oben stehen, vor allen anderen Infrastrukturprojekten, die sonst noch im Land Bremen geplant sind – auch vor dem Bau eines Offshore-Terminals in Bremerhaven. Beim Westertunnel wäre auf jeden Fall klar, dass er angenommen würde, weil der Bedarf sichtbar vorhanden ist.

**Gibt es im Land Bremen auch Maßnahmen, die sich positiv auf die Infrastruktur auswirken?**

Ich finde, dass sich vor allem in Bremerhaven einiges getan hat, was den An- und Abverkehr in den Hafen vereinfacht. Außerdem wird die Hafenbahn auf vielen Abschnitten modernisiert und elektrifiziert.

**Zur Person: Wolfgang Weber (65),** verheiratet, ein Sohn, war Gründungsgesellschafter von NTK – Neutrales Transport Kontor Bremerhaven. 1984 kaufte er die CTS Spedition. EKB entstand 1986 aus einem Joint Venture zwischen Erich Kieserling und der CTS Spedition. Seit 2014 ist CTS alleiniger Gesellschafter von EKB.