



MANAGERKREIS
DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG



Die deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb

Podiumsdiskussion des Managerkreises
28. Mai 2008 in Berlin

Die deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb

Podiumsdiskussion des Managerkreises
28. Mai 2008 in Berlin

ISBN: 978-3-89892-934-9

1. Auflage

Copyright by Friedrich-Ebert-Stiftung

Hiroshimastraße 17, 10785 Berlin

Stabsabteilung

Berichterstattung: Philip Schunke

Redaktion: Dr. Max Brändle, Sina Dürrenfeldt

Max.Braendle@fes.de, Tel. 030 . 269 35 805

Layout: Zum weissen Roessl / Susanne Noé

Fotos: Mark Bollhorst

Druck: Druckerei Brandt GmbH, Bonn

Printed in Germany 2008

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

Die deutschen Seehäfen sind nicht nur Drehscheibe für den Warenaustausch weltweit und innerhalb der EU, sondern auch Logistik- und Dienstleistungszentren sowie Industriestandorte. Die Stärken der deutschen Häfen sind deshalb Standortvorteile für ganz Deutschland. Angesichts wachsender internationaler Arbeitsteilung sind sie das Rückgrat der globalisierten Wirtschaft, sie stärken das Wachstum in Deutschland und schaffen damit Wertschöpfung und Arbeit. Die stark exportorientierte Wirtschaft Deutschlands ist auf effiziente Häfen und Hinterlandanbindung angewiesen. Funktionierende Distributionswege sind zudem für Importe und den hohen Anteil an Vorleistungen, die Deutschland auf dem Seeweg erreichen, unerlässlich.

Dabei kommt den deutschen Binnenhäfen als multimodalen Umschlagszentren eine immer größere Bedeutung zu. Wasserwege, Straße, Schiene und Flugverkehr greifen hier ineinander. Die deutschen Seehäfen sind deshalb kein Thema, das ausschließlich die küstennahen Städte und Regionen betrifft. Vielmehr betrifft es als Standortfaktor, Rückgrat unserer exportorientierten Wirtschaft, Impulsgeber für Wachstum und Arbeitsplätze die gesamte Bundesrepublik.

Das Bundesverkehrsministerium geht bis 2025 von einer Verdopplung des Güterumschlags und Verdreifachung des Containerverkehrs aus. Die Vergangenheit zeigt, dass derartige Prognosen zum Verkehrswachstum meist sogar noch übertroffen wurden. Das bedeutet einerseits eine Stärkung des Hafen- und Logistikstandorts Deutschland, andererseits aber auch dringenden Handlungsbedarf, um die künftigen Güterströme zu lenken und bewältigen. Die Bundesmittel wurden dazu in der laufenden Legislaturperiode erfreulicherweise nochmals aufgestockt. Angesichts des gewaltigen Investitionsbedarfs ist eine klare Priorisierung und Konzentration auf die wichtigsten Projekte notwendig.

Der Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung hat sich dieser Herausforderung angenommen und möchte einen Beitrag zur Diskussion dieses für den Standort Deutschland so wichtigen Themas leisten. Wir sehen hier hauptsächlich sechs Herausforderungen:

1. Das Wachstum der Güterströme droht die Seehäfen in einen Kapazitätsengpass zu führen.

Deshalb ist der Ausbau der seewärtigen Zufahrt sowie der Hafeninfrastruktur dringend notwendig. Entscheidend sind dabei die Infra- und Suprastrukturen. Die Investitionsmittel des Bundes müssen auf gesamtwirtschaftlich besonders wichtige Projekte konzentriert werden. Bei der Nutzung von Hafen- und hafennahen Flächen müssen negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit vermieden werden. Dazu ist auch eine Änderung des Raumordnungsgesetzes zu erwägen.

2. Short Sea Shipping leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Transitverkehre durch Deutschland.

Um eine Entlastung bei Lärm und Emissionen zu erreichen, sollen Schiffsverkehre auf hoch frequentierten Meereskorridoren gefördert werden. Erfolgreiche Projekte im Ostseeraum zeigen bereits, was auch für die Transitverkehre nach Spanien und Portugal möglich ist.

3. Zur Bewältigung der anhaltend wachsenden Güterströme müssen die Hinterlandanbindungen konsequent ausgebaut werden.

Dies betrifft die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen, die in einer integrierten Infrastrukturplanung ausgebaut werden müssen. Der Bundesverkehrswegeplan hat Projekten zur Verbesserung der Hinterlandanbindung bereits erste Priorität eingeräumt. Die Förderung von innovativen Technologien und Telematiklösungen leisten dazu einen weiteren wichtigen Beitrag. Die Binnenwassertrassen sind als Verbindung zu den Häfen im Landesinneren besonders wichtig. Die Binnenhäfen organisieren als multimodale Hubs den weiteren Warenumschlag. Ein weiterer Ausbau der Schieneninfrastruktur, eine bessere Integration der Schiene in den Häfen sowie eine Erhöhung der Streckenauslastung tragen dazu bei, eine Überlastung der Straße durch den Güterverkehr zu verhindern und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu setzen. Die Befreiung des Schienengüterverkehrs von der Stromsteuer ist dazu ein Schritt in die richtige Richtung.

Der nachfragegerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfordert dringend zusätzliches Kapital, das nach den bisherigen Planungen im Bundeshaushalt nicht in ausreichendem Umfang bereitgestellt wird. Für die Schienenhinterlandanbindung beispielsweise ist nur ein Bruchteil des erforderlichen Investitionsvolumens mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt. Zur Vernetzung der See- und Binnenhäfen sind die Bundeswassertrassen entscheidend; auch hier gibt es einen großen Investitionsbedarf, der bislang nur unzureichend gedeckt ist. Bereits heute werden bei allen Verkehrsträgern auch Instrumente der Nutzerfinanzierung eingesetzt. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums sollte eine Konstruktion gefunden werden, die es erlaubt, die steigenden Einnahmen aus diesen Instrumenten auch zusätzlich für den Erhalt und Ausbau der Hinterlandanbindungen einzusetzen.

4. Die deutschen Häfen behaupten sich im europäischen Wettbewerb.

Konkurrenz besteht für die deutschen Häfen von französischer, belgischer und niederländischer Seite, sowie in der Ostsee. In Zukunft müssen sich die deutschen Häfen zudem auf Konkurrenz durch die südeuropäischen und Schwarzmeerbahnen einstellen. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen muss gesichert und weiter ausgebaut werden. Neben Investitionen in Infrastruktur und Technologie müssen dabei internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abgebaut werden – unter Ausnutzung aller nationaler Handlungsspielräume. Dies betrifft insbesondere die unterschiedlichen Bestimmungen zur Einfuhrumsatzsteuer und den Trassenpreisen.

5. Die deutschen Häfen sind Jobmotoren.

An der positiven Arbeitsmarktentwicklung ist die Hafenwirtschaft überdurchschnittlich beteiligt. Mit rund 2,7 Millionen Arbeitsplätzen ist die Logistik eine wichtige Schlüsselbranche für Deutschland, etwa 300.000 Arbeitsplätze sind direkt hafenabhängig. Dem drohenden Fachkräftemangel in See-

fahrt, Logistik und Schiffbau gilt es aktiv entgegenzuwirken. Was wir brauchen, ist eine maritime Allianz von Bund, Ländern, Gewerkschaften, Reedern und der Bundesagentur für Arbeit.

Neben dem Bedarf an hoch qualifizierten Arbeitskräften bietet die Hafen- und Logistikbranche auch eine große Zahl einfach qualifizierter Arbeitsplätze. Diese Arbeitsplätze sind von hoher Bedeutung für den deutschen Arbeitsmarkt und müssen durch eine Stärkung der deutschen Seehäfen zu fairen Bedingungen ausgebaut werden.

6. Umweltverträglicher Güterverkehr auf Wasser, Schiene und Straße.

In der Prozessoptimierung der Logistikketten liegt noch ein großes Potential, um Lärm und Emissionen zu reduzieren. Eine integrierte Verkehrspolitik kann zudem die Verlagerung von Güterströmen auf die Schiene insbesondere bei langen Strecken fördern. Das Verkehrsmittel Schiff hat den mit Abstand geringsten Energieverbrauch pro Ladung und Entfernungseinheit. Die Modernisierung der Schiffsflotte und die Entwicklung verbrauchsarmer Motoren soll darüber hinaus einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutzziele leisten. Dazu gehört auch die Landversorgung von Schiffen während der Liegezeiten. Das internationale Übereinkommen zur Beschränkung schädlicher Bewuchssysteme (AFS) wird Deutschland im Juni 2008 ratifizieren. Das Ballastwasserabkommen sollte Deutschland gemeinsam mit den Ostseeanrainerstaaten möglichst bald ratifizieren.

Am 28. Mai 2008 hatte der Managerkreis zur Diskussion unter dem Titel „Die deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb“ eingeladen. Ralf Nagel, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, eröffnete mit einem Impulsvortrag eine spannende Diskussion auf dem Podium. Dieses war mit Uwe Beckmeyer, Senator a.D. und Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD Fraktion im Bundestag, Eckart Fricke, Vorstand Produktion II der Railion Deutschland AG, Herman Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik e.V., Professor Peer Witten, Vorsitzender des Kuratoriums der Logistik-Initiative Hamburg und Vorsitzender des Aufsichtsrates der HHLA, und Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen GmbH & Co. KG, hochkarätig besetzt.

Es wurde dabei neben der Herausforderung ‚Kapazitätsausweitung‘ auch den Themen intelligentes Verkehrsmanagement und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nachgegangen. Schließlich wurde auch die Frage erörtert, wie die notwendigen Veränderungen in eine breite Öffentlichkeit hinein kommuniziert werden können.

Wie das Wachstum zur nachhaltigen Wohlstandssicherung genutzt werden kann, stand im Zentrum der Diskussion, wie es auch für den Managerkreis im Zentrum seiner Aktivitäten steht. Mit diesem Bericht fassen wir für Sie die wichtigsten Elemente des Abends zusammen und wollen damit auch einen Beitrag zur Diskussion in Deutschland leisten.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre



Dieter Bock

*Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik und Mobilität
des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung*

Vortrag des Senators für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Ralf Nagel

Sehr geehrte Damen und Herren,
Liebe Freundinnen und Freunde der Logistik,
Liebe Freundinnen und Freunde des kleinsten Bundeslandes,

ich freue mich sehr, dass wir heute die Chance haben mit „meiner Stiftung“, über die Wettbewerbschancen der deutschen Seehäfen sprechen und diskutieren zu können - somit kann ich auch meine maritime Macke voll ausleben.

Gleich vorweg kann eines nicht deutlich genug gesagt werden: Mit der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit unserer maritimen Umschlags- und Logistikzentren steht und fällt die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Wirtschafts-, Außenhandels- und Exportnation Deutschland. Globalisierung bzw. die weltweite Arbeitsteilung der industriellen Produktion und die Existenz neuer, aufnahmefähiger Märkte in aller Welt haben ein seit vielen Jahren steigendes Gütertransportvolumen zur Folge. Die deutschen Häfen – allen voran Hamburg und Bremerhaven, aber auch die kleineren Standorte an Nord- und Ostsee – profitieren in großem Maße von der eindrucksvollen Dynamik dieser Entwicklung. Ob Container oder konventionelles Stückgut, ob Fahrzeuge oder Maschinenteile – die zweistelligen Wachstumsraten sprechen eine deutliche Sprache:

Das Geschäft boomt!

Einzelne Zahlen helfen uns, diese Entwicklungen zu verdeutlichen. So verzeichnet der Standort bereits heute das Gütertransportvolumen, welches uns erst für 2015 vorhergesagt wurde. Und auch die Seehäfen verzeichnen Jahr für Jahr neue Rekordeergebnisse. Allein 2007 stieg der Gesamtumschlag um weitere 4 Prozent auf 312 Milli-

onen Tonnen, und bis 2025 wird ein weiterer Anstieg um das Zweieinhalbfache erwartet: auf stolze 760 Millionen Tonnen. Nach dieser Vorhersage wird sich der Containerumschlag sogar auf etwa 45 Millionen TEU vervierfachen – eine gewaltige Herausforderung für die Infrastruktur der Häfen und Hinterlandverbindungen. Und die Frage wird drängender: Was ist zu tun, um hierauf zu reagieren?

An der Weser zeigt sich exemplarisch, dass Seegüterumschlag und Logistikdienstleistungen einen nach wie vor ungebremsen Höhenflug angetreten haben. Hafengeschäft, Transport und Logistik behaupten sich als wichtigster Bereich der hanseatischen Ökonomie. Mehr noch: Keine Branche der bremischen Wirtschaft ist in den vergangenen Jahren auch nur annähernd so stark gewachsen wie das maritime Kerngeschäft an den Kajan und auf den Terminals. Mit prozentualen Zuwachsraten, die im Regelfall zweistellig ausfallen, tragen die Container- und die Automobillogistik entscheidend zur permanenten Aufwärtsentwicklung des Standorts bei. 2007 wurden in den bremischen Zwillingshäfen etwa 70 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Eine stolze Zahl – doch schon in wenigen Jahren werden es 100 Millionen Tonnen sein.

Die Herausforderung für alle Verkehrsträger, aber insbesondere für die deutschen Häfen ist und wird sein, diese Kapazitätserweiterungen zu ermöglichen und Terminalkapazitäten marktgerecht zur Verfügung zu stellen. Wir dürfen keine Nadelöhre in der Transport- und Logistikkette zulassen. Ich darf sagen: Wir im Land Bremen haben unsere Hausaufgaben gemacht. In Bremerhaven wird der neue Container-Terminal 4 im September 2008 vollständig in Betrieb ge-



„Die Bremer wissen, wie man Häfen baut!“

nommen – und damit 14 Monate früher als bauvertraglich vereinbart – und dabei wurden auch noch rund 40 Millionen Euro eingespart.

Der Markt wartet dringend auf die 1700 Meter neue Kaje für Großcontainerschiffe und 90 Hektar zusätzliche Terminal-Fläche. Das zügige Tempo bei der Realisierung ist auch ein Glücksfall für Kunden, Standort und Region. Wenige Kilometer südlich nimmt ein zweites Bremerhavener Großprojekt Gestalt an: Mit dem Bau der neuen, 305 Meter langen und 55 Meter breiten Kaiserschleuse sichert Bremen die Zukunft seines Autohafens – des weltweit größten im Überseeverkehr mit einer Umschlagsleistung von 2,1 Millionen Neufahrzeugen in 2007.

Andere Standorte müssen und werden nachziehen. Da ist zunächst der JadeWeserPort in Wil-

helmshaven zu nennen. Das Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen ist in den vergangenen Monaten durch schwere See gegangen. Jetzt, nachdem der juristische Streit um Bauvergabe und Anwohnerklage beendet ist, hat der neue Tiefwasserhafen ein ruhiges Fahrwasser erreicht und im kommenden Sommer können die Rammarbeiten beginnen. In wenigen Jahren wird Deutschlands Norden der Containerschiffahrt somit einen dritten Großhafen bieten – das schafft Sicherheit im Wettbewerb mit den Westhäfen. Dass Hamburg ebenfalls massiv in den Ausbau seiner Anlagen investieren will und dafür bis 2018 rund 3 Milliarden Euro bereitstellen wird, ist eine weitere gute Nachricht für die maritime Wirtschaft in Deutschland und die etwa 500.000 Menschen, deren Arbeitsplätze bei uns heute von der maritimen Logistik abhängen. Dabei gibt es keinen klassischen Wettbewerb.

Es gilt, so viel wie möglich in die Kaikante zu investieren, um das prognostizierte Wachstum überhaupt bewältigen zu können.

Was passiert aber hinterm Hafenzaun?

Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass unsere Seehäfen weiter ausgebaut werden müssen. Weitere unabdingbare Voraussetzung für die Bewältigung des Wachstums und somit die ökonomische Zukunftssicherung Deutschlands und seiner Häfen ist aber auch eine leistungsfähige und aufnahmefähige Verkehrsinfrastruktur an der Wasserseite und im Hinterland. Zuvor:

Es gibt keine Alternative zum schnellen Ausbau der Seeschifffahrtsstraßen.

Die Vertiefung der Außenweser-Fahrrinne um etwa einen Meter ist auf gutem Weg; hier warten wir auf den Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion. In naher Zukunft kann der viertgrößte Containerhafen Europas in Bremerhaven dann tideunabhängig von Schiffen mit rund 13,80 Meter Tiefgang erreicht und verlassen werden. Das Fahrwasser der Weser und der Elbe aber muss dringend angepasst werden. Die Weservertiefung ist unproblematisch und ich bin davon überzeugt, dass mit den beiden Regierungen in Hamburg und Bremen – Schwarz/Grün und Rot/Grün – neben vielen interessanten politischen Entwicklungen auch die Elbvertiefung gelingen wird. Die offenen Fragen der Deichsicherheit sind zu klären und die Bedenken der Niedersachsen auszuräumen, damit der Hamburger Hafen auch in Zukunft seinen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Containermengen leisten kann.

Am Ende wird die Frage der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen aber auch und vor allem im Hinterland entschieden und *der Handlungsbedarf bei Straßen, Schienen- und Wasserwegen ist immens.*

Hamburg, Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven sind davon besonders betroffen – und ihre Interessenlage ist weitgehend deckungsgleich. Immer wieder haben die norddeutschen Küstenländer dringend erforderliche Investitionen des Bundes angemahnt. Der Bau der neuen Küstenautobahn A 22 steht dabei sicherlich ganz oben auf der Prioritätenliste. Ein großes Problem ist jedoch, dass *insbesondere die Schienen-Infrastruktur nicht auf das Wachstum vorbereitet ist.*

Ohne Zweifel wurde der beispiellose Boom von Seegüterumschlag und Logistik von der nationalen Verkehrspolitik auch in seinen Folgen für den Schienenbereich völlig unterschätzt – mit dem Ergebnis, dass die Infrastruktur bisher nicht auf das bevorstehende Wachstum vorbereitet ist. Wie stürmisch die Entwicklung ist, zeigt das Beispiel der bremischen Hafeneisenbahn. Hier konnten wir die Transportleistung von 1999 bis 2007 auf 14 Millionen Tonnen steigern; sie hat sich damit mehr als verdoppelt. Im gemeinsamen Hinterland der großen Drei – Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven – drohen damit in absehbarer Zukunft gefährliche Engpässe auf der Schiene. Auch hier liegen unsere Forderungen seit langem auf dem Tisch.

Während die Westhäfen mit der Betuwe-Linie deutlich besser an das deutsche Hinterland angebunden werden, reagiert der Bund bei eigenen Schienenverkehrsprojekten eher zögerlich. Ich sage es deutlich: Wir wollen auch eine so gute Anbindung! Der Investitionsbedarf ist groß und die Zeit drängt. Aus gutem Grund hat daher Bremens Regierungschef Jens Börsen in einem Schreiben an Bundeskanzlerin Angela Merkel dafür geworben, dass Bundesmittel von rund 700 Millionen Euro, die für das gescheiterte Münchner Transrapid-Projekt vorgesehen waren, jetzt der verbesserten Hinterland-Anbindung der deutschen Seehäfen zugute kommen müssen.

Lassen Sie mich kurz abschweifen. Die geplante Mauterhöhung kann in Ordnung sein, aber nur

dann, wenn die zusätzlichen Mittel tatsächlich für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur genutzt werden. Auch beim Masterplan Güterverkehr und Logistik ist von großer Bedeutung, dass die Infrastrukturentwicklung entlang der Produktions- und Transportketten geplant wird. Es geht nicht um 100 kleine Ortsumgehungen.

Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsinfrastrukturplanung ist notwendig.

Dies ist nicht nur für Bremen, sondern zur Nutzung des Wachstumspotenzials für ganz Deutschland wichtig und ist gleichzeitig das argumentative Futter für eine funktionierende Hinterlandanbindung.

Die Küste – und auch das Haushaltsnotlageland Bremen – leistet ihren Beitrag gern. Im Gegenzug fordert aber der Zwei-Städte-Staat bei der Finanzierung der Seehafenlasten die Solidarität von Bund und Ländern ein. Es ist bedauerlich, dass Bundesstaat und Bundesländer bisher ihrer Verantwortung für eine gerechte Finanzierung der Hafenlasten bis heute nicht gerecht werden. Bremen zum Beispiel wird dabei weitgehend allein gelassen – und das trägt gewiss nicht dazu bei, die deutsche Hafenlandschaft im europäischen Seehafenwettbewerb zu stärken. Während die Ausgaben für Investitionen und Unterhaltung in den bremischen Häfen in der jüngsten Vergangenheit auf über 100 Millionen Euro jährlich gestiegen sind, hat die Neuregelung des Länderfinanzausgleichs die früher übliche Abgeltung von Hafenlasten beendet. Mit der einfachen Folge, dass die Zahlungen erheblich verringert wurden. Heute erhalten die betroffenen Bundesländer jährlich nur noch rund 38 Millionen Euro aus der Bundeskasse. Auf das Land Bremen entfällt dabei lediglich ein Anteil von 10,7 Millionen Euro im Jahr. Damit trägt die Freie Hansestadt rund neun Zehntel der in ihrem Bereich anfallenden Hafenlasten selbst. Und weil der Nutzen, der mit den bremischen Häfen verbunden ist, nur zu 10 Prozent dem Bundesland, aber zu 90 Prozent dem Rest der Republik zugute kommt, subventi-

onieren die Bremer und Bremerhavener auf diese Weise die gesamte deutsche Exportindustrie. Ich sage daher deutlich:

Die Hafenlasten müssen endlich fair verteilt werden.

Hafenlasten oder Hinterlandanbindung – es werden zusätzliche Mittel notwendig werden. Der Bund ist in der Pflicht und die Probleme müssen vom Kabinett angepackt werden. Und ich weiß, was dies im politischen Diskurs bedeutet. Ich sage ihnen deutlich: zur Not müssen und werden die norddeutschen Länder ihre politische Macht bündeln und durch ein koordiniertes Auftreten Entscheidungen herbeiführen. Die Bedeutung der Seehäfen und ihrer effizienten Hinterlandanbindung ist für den Standort Deutschland zu groß, um aus dem Bewusstsein zu fallen.

Und lassen Sie mich einige Worte zur Rolle der europäischen Kommission verlieren. Auch aktuelle Versuche, Häfen blind für den Wettbewerb zu öffnen, müssen scheitern. Denn es kann nicht sein, dass aus Monopolmärkten Druck aufgebaut wird – das Versenken des Port Package II war hier die richtige Entscheidung. Wo aber sollte das vornehmliche Interesse Europas liegen? Meiner Meinung sollte es zuerst und vor allem darin liegen, über eine Vielzahl großer und kleiner, leistungsfähiger und produktiver Seehäfen zu verfügen. Hier sind wir – von den angesprochenen Defiziten in der Hinterlandanbindung abgesehen – vor allem im Nordwesten Europas gut aufgestellt. Den europäischen Gremien kommt die Aufgabe zu, den ökonomischen Prozess nach Kräften zu unterstützen, zum Beispiel im Rahmen der Transeuropäischen Netze für Verkehrsprojekte von kontinentaler Bedeutung. Europa sieht seine Rolle darüber hinaus bei der Gestaltung der organisatorischen Rahmenbedingungen.

Es gilt zu verstehen, dass Europas Küsten die Hochburgen für Zukunftsinvestitionen geworden sind.

Von der Ökonomie ist auch der Schritt zur Ökologie nur klein. Konkret: Wer im wirtschaftlichen Wettbewerb der europäischen Seehafenstandorte bestehen will, muss auch in Umweltfragen alle Register ziehen. Es ist für die Akzeptanz – und damit letztlich ja auch: Finanzierung – zunehmender Mobilität von besonderer Bedeutung, dass ökologische Auswirkungen von Planungen bedacht werden. Auf der anderen Seite gefährdet eine Hafenplanung, die den hohen Anforderungen an die Kompensation und den Ausgleich von Eingriffen in Natur und Umwelt nicht gerecht wird, nicht nur den zeitgerechten Bau wichtiger Projekte sondern schließlich auch die Entwicklung des Standorts selber.

Aber lassen Sie es mich deutlich sagen: Ich bin überzeugt, dass die Logistiker und Verkehrsplaner inzwischen die besten Ökologen sind. Denn Fakt bleibt: Wenn die Anforderungen an eine professionelle Kompensations- und Ausgleichsplanung in der Europäischen Union hoch sind – und das sind sie ohne Zweifel – dann müssen die Hafenplaner auch als Umweltplaner einen zuverlässigen Job abliefern. In den bremischen Häfen ist dies bisher gut gelungen. Bei unserem Jahrhundertprojekt Container-Terminal 4 hat das komplexe Umwelt- und Planungsrecht höchste Anforderungen an den Umfang und die Qualität der Kompensation gestellt. Der anspruchsvolle Ansatz, den Bremenports hier verfolgt hat, und die damit verbundene qualifizierte Abarbeitung der naturschutzfachlichen Probleme durch das Umwelt-Management

der Hafengesellschaft haben andererseits wesentlich zur schnellen Realisierung beigetragen.

In diesen Tagen haben auf der Luneplate südlich von Bremerhaven die Bauarbeiten für das bisher größte Öko-Projekt der bremischen Häfen begonnen. Auf den etwa 600 Hektar großen Binnendeichflächen der Luneplate wird ein ambitioniertes naturschutzfachliches Gesamtkonzept umgesetzt. Gleich nebenan werden die Bremenport-Planer ein Schutzgebiet für Brut- und Rastvögel aufwerten, das schon heute europäischen Rang hat. Wenn die Arbeiten in zwei Jahren beendet werden, steht der Natur auf der Luneplate ein nahezu 1100 Hektar großer Lebensraum zur Verfügung – hier wird der Umwelt zurückgegeben, was beim Bau von Container-Terminal 4 geopfert werden musste. Mein Fazit hierbei: Wie auch die BVL bereits unterstrich, führt nur effizientes und verantwortliches Handeln nachhaltig zum Erfolg. Logistiker und Verkehrsplaner berücksichtigen daher schon lange Auswirkungen auf Lärmentwicklung und Ökologie in ihren Planungen – tiefer und nachhaltiger vielleicht als viele Umweltaktivisten.

Für Deutschland sind die Seehäfen und ihre effiziente Anbindung von zentraler Bedeutung. Lassen Sie uns gemeinsam alles dafür tun, die Chancen, die das erwartete Wachstum uns verspricht, auch zu nutzen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

Zusammenfassung der Podiumsdiskussion

I. Herausforderung: Kapazität

*Wachstum durch Hafenmodernisierung und
Hinterlandanbindung bewältigen*

Die nordeuropäischen Containerhäfen sehen sich mit einem enormen Wachstum der Warenströme konfrontiert. Es wird erwartet, dass der Containerverkehr in den kommenden Jahren um 11 Prozent jährlich wächst. Damit wird der Umschlag in den Häfen von gegenwärtig 34 bis 2015 auf 77 Millionen Standardcontainer steigen. Diese Wachstumspotentiale können nur dann realisiert werden, wenn die gesamte Infrastruktur von den Norddeutschen Häfen bis zur Hinterlandanbindung dem Bedarf entsprechend angepasst und ausgebaut wird.

II. Management der Kette

*Intelligentes Verkehrsmanagement der
gesamten Verkehrskette*

Die durch das prognostizierte Wachstum ausgelöste Notwendigkeit zur drastischen Ausweitung der logistischen Kapazitäten kann nicht an der Hafenmauer aufhören. Die durch Ausbau der Hafenkapazitäten und intelligentes Management am Kai ermöglichten Kapazitätserweiterungen müssen in der gesamten Transport- und Logistikkette abgebildet werden.

III. Investitionsobjekt: Verkehrsinfrastruktur

*Bedarf und Finanzierung der
Verkehrsinfrastruktur*

Intelligentes Management bestehender Kapazitäten und der Abbau bürokratischer Hürden können nur einen kleinen Teil des absehbaren Mengenwachstums bewältigen. Investitionen zur deutlichen Kapazitätsausweitung und zur Erhaltung der bestehenden Verkehrswege sind unumgänglich.

IV. Kommunikative Herausforderung: Verkehr und Logistik

*Akzeptanz für das Wachstumsfeld in der
Bevölkerung*

Wirtschaftswachstum bedeutet Wohlstandsicherung für den gesamten Standort. Gleichzeitig ist in der Exportnation Deutschland das erwartete Wachstum mit der Herausforderung an eine weitere Ausweitung der Güterverkehre verbunden – mit den negativen Auswirkungen auch in Hinsicht auf die Belastungen für die Bevölkerung. Offenhaltung der Häfen im 24/7 Betrieb, Gigaliner oder die Diskussion um eine Lockerung des Sonntagsfahrverbotes für LKW sind hier nur einige der kritischen Stichworte. Eine zielgerichtete, ideologiefreie Diskussion kann helfen, die Veränderung in der Bevölkerung zu kommunizieren.

I. Herausforderung: Kapazität

Wachstum durch Hafenmodernisierung und Hinterlandanbindung bewältigen

Die nordeuropäischen Containerhäfen sehen sich mit einem enormen Wachstum der Warenströme konfrontiert. Nach einer Studie der HypoVereinsbank und des Beratungsunternehmens Bonum wächst der Containerverkehr in den kommenden Jahren nicht wie bisher prognostiziert um 9,2 Prozent, sondern um 11 Prozent jährlich. Damit steigt der Umschlag in den Häfen von gegenwärtig 34 bis 2015 auf 77 Millionen Standardcontainer.

Auch für einzelne Häfen sieht die Lage nicht anders aus. Für Hamburg hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) für den Containerumschlag ein Potenzial von gut 18 Millionen Standardcontainer bis 2015 prognostiziert. Gegenüber 2006 würde dies mehr als eine Verdopplung des Umschlagvolumens bedeuten. Diese Wachstumspotentiale können nur dann realisiert werden, wenn die gesamte Infrastruktur der norddeutschen Häfen und der Hinterlandanbindung entsprechend des Bedarfs angepasst und ausgebaut werden. Das Wachstum habe auch zur Folge, so Witten, dass sich die deutschen Seehäfen nicht in einem traditionellen Wettbewerb befänden. „Was wir tun können ist, Kapazitäten anzubieten. Raum und Nachfrage ist für alle da. Es geht lediglich für den gesamten Standort darum, ob es gelingt, die notwendigen Kapazitäten bereit zu stellen, um das erwartete Wachstum überhaupt zu bewältigen“.

Eckart Fricke sieht die gesamte weitere Transportkette in der Pflicht, sich auf das erwartete

Wachstum der Häfen einzustellen. „Wir sehen uns in der Lage, unsere Kapazitäten zu verdoppeln.“ Die Effizienz im Umschlag zur Schiene und die wichtige Hinterlandanbindung bis ins gesamte Bundesgebiet müsse aber als Kette angegangen werden. Gleichzeitig könne die geplante Verdopplung der Schienenkapazitäten nicht zu der oftmals politisch unterstützten Forderung einer Verlagerung auf die Schiene führen. Das bis 2015 prognostizierte zweistellige Wachstum kann laut Fricke selbst dann nur kaum das allgemeine Mengenwachstum bewältigen. Der Anteil am Verkehrsträgermix könnte insgesamt sogar sinken. „Wir brauchen für einen weiteren Kapazitätsausbau sicherlich noch mehr Geld“, aber, Fricke weiter, auch eine höhere Auslastung: „Wenn Güterzüge 750 Meter lang sein können, dann sollten sie dies auch sein. Schnelleres Verladen und das Auflösen von logistischen Engpässen gehört natürlich auch dazu.“

Auch Hermann Grewer kann in der Zukunft keinen Wettbewerb der Verkehrsträger erkennen. „LKW bewältigen zwar 60 Prozent der Lastverkehre und können dabei im Fernverkehr eine 90 prozentige Auslastung sicherstellen, aber der Wettbewerb findet nicht um die Lasten statt, da das Mengenwachstum uns einfach überrollt.“ Eine ideologiefreie Partnerschaft aller Verkehrsträger sei notwendig, um hier eine für den Standort sinnvolle Bewältigung dieses Wachstums zu gewährleisten. Es sollten, meint Grewer, typische Massengüter zunehmend auch auf die Binnenwasserstraßen verlagert werden und somit freie Slots für Mischverkehre auf der Schiene geschaffen werden.

An einen weiteren Aspekt des prognostizierten Wachstums erinnert Witten: „Wir dürfen die Fachkräfte nicht vergessen.“ Sowohl das Wachs-



Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender des Kuratoriums der Logistik-Initiative Hamburg und Aufsichtsratsvorsitzender der HHLA

tum und die Kapazitätsausweitungen der deutschen Seehäfen als auch der weiteren Transportkette haben selbst unter Einbeziehung möglicher Effizienzreserven einen erheblichen Fachkräftebedarf zur Folge. Auf der einen Seite verdeutliche dies, wie stark sich der Sektor als Jobmaschine entwickelt. Auf der anderen Seite müssen diese Fachkräfte dem Markt dann auch zur Verfügung stehen. „Wir müssen alle für Logistik kämpfen, denn sie ist für unser Wirtschaftswachstum elementar“, so Witten, „dies heißt auch, junge Leute

von der Bedeutung und den Chancen in diesem Bereich zu überzeugen“.

Die Bedeutung der Kapazitätsausweitung insgesamt und der verkehrsübergreifenden Partnerschaft zur Bewältigung des Wachstums im Speziellen unterstreicht Beckmeyer nachdrücklich. Es dürfe nicht vergessen werden, dass unzureichende Kapazitäten nicht nur unausgeschöpftes Potenzial bedeuteten, sondern die gesamtwirtschaftliche Entwicklung bremsen könne.

II. Management der Kette

Intelligentes Verkehrsmanagement der gesamten Verkehrskette

Die durch das prognostizierte Wachstum ausgelöste Notwendigkeit zur drastischen Ausweitung der logistischen Kapazitäten kann, so die einhellige Meinung, nicht an der Hafenmauer aufhören. Die durch Ausbau der Hafenkapazitäten und intelligentes Management am Kai ermöglichten Kapazitätserweiterungen müssen in der gesamten Transport- und Logistikkette abgebildet werden.

„Es reicht einfach nicht aus“, stellt Witten fest, „nur die Küste oder den Bereich Schiene-Kai-Schiene zu betrachten. Ein Denken in viel größeren Dimensionen entlang der gesamten Supply-Chain wird notwendig werden“. Es müsse einfach alles zusammen kommen, um die Menge zu bewältigen und dazu gehört elementar auch die intelligente Nutzung der gesamten Verkehrswege.

Grewer ergänzt, dass an zentraler Stelle zwar immer ein effizienter Umschlag im Hafen stehe. Hier wie aber auch entlang der gesamten Logistikket-



Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik e.V

te sei aber ein konsequenter Abbau von bürokratischen Verfahren notwendig. Auch der Masterplan Güterverkehr und Logistik mache hier nicht hoffnungsfroh, meint Grewer, denn „sein harter Kern lässt sich zusammenfassen unter: ‚Verlagerung, Verteuerung und Vermeidung‘“. Dringend notwendige Effizienz- und Kapazitätssteigerungen würden bislang vernachlässigt.

Das deutsche Transportwesen und insbesondere die deutschen Seehäfen stehen zwar nicht untereinander, so doch aber in Konkurrenz zum europäischen Ausland. „Hier müssen wir um einiges fitter werden“, meint Grewer. Besonders die Verzahnung der weiteren Transportwege mit den Häfen müsse hier deutlich enger werden, damit in einer Linie die Probleme bewerkstelligt werden könnten. Es gelte schnellstmöglich das Nötigste zu tun, Seitenstraßen zu nutzen, dabei aber immer auch sensibel auf die Gesellschaftsverträglichkeit der Lösungen zu achten. Alle Optionen müssten überprüft und vorhandene Kapazitäten durch intelligentes Management effektiver genutzt werden.

Als Beispiel führt Witten das Baustellenmanagement an. „Warum arbeiten wir nicht zumindest in zwei, wenn nicht sogar in drei Schichten und verbinden dies mit einer intelligenten Telematiklösung, so dass LKW, Schiene etc. auf Engpässe reagieren können?“. Einen weiteren Punkt betreffe, Fricke zufolge, die effizientere Gestaltung der Terminal- und Seehafenanbindung an die Schiene. Thema hier wäre beispielsweise in Bremerhaven die Elektrifizierung der Schienenanbindung bis in den Hafen hinein, damit nicht noch mit dem Element Rangierlock ein weiterer unnötiger und kostenträchtiger Prozessschritt in der Transportkette vorgehalten werden müsse.

Aber ob im Hafen oder beim ersten Schienenabschnitt, Transportketten müssten den Begriff ‚Hinterlandanbindung‘ deutlich größer verstehen. Es reiche nicht, nach 50 Kilometern das Interesse zu verlieren. Hinterlandanbindung müsse

als Transportkette bis nach Bayern – wenn nicht europäisch gedacht werden. Es werde nicht reichen, nur einige Knotenpunkte aufzulösen. „Die gesamte Kette muss im Gleichklang angegangen werden, damit wir die erwarteten Mengen überhaupt abfahren können“, fordert Fricke.

Als Aufgabe der Bahn in diesem Mix nennt Fricke die noch bessere Auslastung der Züge. Derzeit wäre mit lediglich 60 Prozent noch Spielraum für Verbesserungen. Ziel sei, zumindest eine Größe zwischen 80 und 85 Prozent Auslastung zu erreichen. Ein schnellerer Umschlag, Bandverlade, die Modernisierungen der IT-Systemtechnik und schließlich die Zollabwicklung müssen angegangen werden, um weitere Effizienzen zu heben und damit die notwendige Kapazitätsausweitung zu erreichen. Die Bedeutung der Schiene als Transportträger wird auch von Beckmeyer hervorgehoben. Diese spiele eine deutlich höhere Rolle, als dies in der reinen Streckenleistung Ausdruck finde. So werden 40 bis 50 Prozent der Langstrecken über die Schiene geleistet. Es gelte daher auch hier, Knoten konsequent aufzulösen.

Zimmermann unterstreicht die Notwendigkeit, die Transportkette als Ganzes zu betrachten. Eine wichtige Innovation stellen hier sicherlich die „kairein“ zusammengestellten Züge dar. „Wenn der Seetransport gleich von Anfang an in der Logistikkette mitgedacht wird, können erhebliche Effizienzen auf der gesamten Linie gehoben werden.“ Es helfe daher, den Begriff des Hinterlandes anders zu interpretieren. Insbesondere wenn man bedenke, dass ohne die Industrie kein Export notwendig wäre, sollte der Begriff des Hinterlandes von der Werkbank aus gedacht werden. Das anzubindende Hinterland sei dann nicht Bayern, sondern über die Seehäfen der gesamte Globus. Dies bedeute nicht zuletzt, dass nicht immer nur die Häfen des Nordens genutzt werden müssten – auch die Adriaküste würde zunehmend einbezogen.

Oftmals könnten Logistiker die große Erfahrung am Standort für eine Effizienzerweiterung

nutzbar machen. Witten stellt im Verlauf auch Projekte vor, denen es gelungen ist, die Engpässe beispielsweise am Zolldurchlauf zu lockern. Durch eine zusätzliche Person am Zoll, welche die Leercontainer öffneten, konnte ein um ein Drittel höherer Durchlauf erreicht werden, indem kein Aussteigen des Fahrers mehr notwendig sei. Moderne IT Systeme, welche Informationen zur Auslastung von LKW-Stellplätzen und an Brücken zur Verfügung stellten würde es zudem dem Fahrer möglich machen, intelligente Anpassung der Fahrplanung zeitnah umzusetzen.

Diese kleinen Innovationen könnten helfen, die bestehende Infrastruktur besser auszunutzen. „Das löst nicht die Probleme von übermorgen, aber doch die von heute“, meint Witten. Zimmermann ergänzt, dass die Nutzung insbesondere von offener Software für die Schnittstellen zur Verwendung kommen sollte. Dies könne die Prozesse enorm beschleunigen und biete zudem die Möglichkeit, dass jeder auf eine sinnvolle Implementierung zurückgreifen könne. Insgesamt werde IT eine große und wichtige Rolle bei der Bewältigung der Herausforderungen spielen.

III. Investitionsobjekt: Verkehrsinfrastruktur

Bedarf und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Intelligentes Management bestehender Kapazitäten aber auch der Abbau bürokratischer Hürden können nur einen kleinen Teil des absehbaren Mengenwachstums bewältigen. Investitionen zur deutlichen Kapazitätsausweitung und zur Erhaltung der bestehenden Verkehrswege sind unumgänglich.

„Hierzu wird auch für den Ausbau Geld fließen müssen“, fordert Witten. Und hierunter fielen Investitionen für die Seehäfen selbst wie auch für die gesamten Hinterlandverkehre. Alle verfügbaren Optionen müssten parallel gedacht werden, „denn die Umsetzung in Deutschland ist sicherlich nicht gleich morgen“. Die unerträglich langen Planungszeiten in Deutschland führten dazu, dass es schon heute alles zu tun gelte, um die vorhandenen Ressourcen intelligenter zu nutzen. Er verweist dabei auf bereits implementierte technologische Lösungen, die erlaubten, auf der gleichen Fläche eine Verdopplung der Kapazitäten zu erreichen.

Beckmeyer bestätigt, dass der Politik der notwendige Finanzierungsbedarf schon seit längerem Bewusst sei. „Die Herausforderung ist immer, den Finanzierungsbedarf in einen Gesamtkonsens einbauen zu müssen. Da steht der Bedarf nach zusätzlichen Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur immer auch in Konkurrenz mit anderen Politikfeldern wie Gesundheit, Verteidigung oder Bildung.“ Die Besonderheit für den Verkehrssektor sei ferner, dass die notwendige Kontinuität der Finanzierung sichergestellt werden müsse. Die bestehende Infrastruktur werde immer älter und generiere somit Zusatzbedarf, um ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten. Mögliche Ansätze zur Kapazitätsausweitung wie Nachtverkehre, 24/7 Offenhaltung von Seehäfen und Umschlagzentren werfen zudem immer die Notwendigkeit auf, für Akzeptanz in der Bevölkerung aber auch unter den Mitarbeitern zu werben. Diese Abkürzungen würden dem Standort langfristig kaum weiterhelfen.

Zudem müsse darauf hingewiesen werden, dass vor allem in der Verkehrspolitik zunehmend auch Europa eine entscheidende Rolle spiele. Haushaltsmittel stünden zwar national zur Verfügung



Ralf Nagel, Senator für Wirtschaft und Häfen in Bremen, mit Dieter Bock

aber der Rahmen werde in Europa vorgegeben. „Für transeuropäische Netze wurde bereits ein Investitionsvolumen von 20 Milliarden Euro identifiziert. Lediglich acht stehen uns zur Verfügung – das ist einfach zu wenig Geld!“, so Beckmeyer. Gleichzeitig verweist Beckmeyer hierzu auf die erwarteten Erlöse der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn. Diese sollten zu einem großen Teil der Bahn selbst aber auch in die Infrastrukturinvestitionen eingebracht werden.

Das Problem für den Standort ergebe sich vor allem daraus, dass der Welthandel deutlich schneller wachse, als die normalen Entscheidungspfa-

de in Deutschland sie zu lösen im Stande sind. Der Infrastrukturbürokratismus, lautet ein Einwand aus dem Publikum, müsse endlich aufgelöst werden. Nagel bestätigt dies. Zwar könne es gelingen, die notwendigen Infrastrukturentscheidungen zu beschleunigen und das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz habe hierfür bereits einige wichtige Weichen gestellt. Es bestehe aber weiterhin das Problem, dass die Prozesse einfach noch nicht innovativ genug seien. Dies begründe sich nicht zuletzt daraus, dass sie im deutschen Verwaltungsrecht fußten. „Was wir brauchen sind fundamentale Prozessinnovationen“, erinnert Nagel.



Uwe Beckmeyer, Senator a.D. und Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion

Für Grewer bedeutet dies auch eine wichtige Chance für zukünftige Investitionen. Die Folge dieser Situation sei, dass gegebenenfalls gar nicht zu wenig Mittel zur Verfügung stünden. Das Problem sei ‚lediglich‘, dass die Ausgaben nicht effizient erfolgten, so lange 50 Prozent der Investitionssumme in Deutschland durch die Planung der Maßnahmen verschwendet würden. Die Maut sei ein weiteres gutes Beispiel. „Mehr Ehrlichkeit täte der Politik gut“, mahnt Grewer. Es galt das Versprechen, dass die Einnahmen der Maut 1:1 in die Infrastruktur fließen würden – „warum aber gehen derzeit 1 Milliarde Euro weniger in die Infrastrukturfinanzierung als vor der Mauteinführung?“. Die Maut würde im Verkehrssektor eine größere Akzeptanz genie-

ßen, wenn die Zusicherung eingehalten werden würde, dass die Mittel in den Ausbau der Infrastruktur fließen würden. Derzeit werde aber der Umgang mit der Maut von den Unternehmen als unehrlich wahrgenommen. Dies werde durch die intendierte ‚Spreizung‘ der Mautkosten noch erschwert. „Es ist hart verdientes Geld unserer Unternehmen, die in die Maut fließen!“, äußert Grewer abschließend.

Beckmeyer verweist hier auf bestehende europäische Vorgaben. „Da können Sie sich gleich ein größeres Taschentuch kaufen“. So konnte inzwischen erreicht werden, dass 35 Prozent der ausländischen Unternehmen die volle Maut entrichten. Die Spreizung verfolge ferner ein

politisch wünschenswertes Ziel. Es solle damit eine lenkende Wirkung auf den Verbrauch und somit die Umweltbilanz der LKW ausgelöst werden. Auch bei der Bahn könne dies sinnvoll werden, beispielsweise indem die Trassennutzungspreise entsprechend der Lärmbelastung angepasst würden. Insgesamt gelte es aber, durch intelligente Investitionen die wichtigsten Flaschenhälse abzubauen. Für die Straße bedeute dies keine großen Bereiche und es gebe keinen Grund, dass Ängste in der Bevölkerung aufkommen sollten. „In Deutschland sprechen wir lediglich von circa 2500 Autobahnkilometern, die dreispurig ausgebaut werden müssten“, stellt Grewer dar. Aber es gebe auch größere Herausforderungen: „Wenn die Schweiz 2017 die Alpentransversale

ausgebaut haben wird, stellt sich doch für uns die Frage: Wo soll das dann bei uns weitergehen?“

Und auch die Bahn müsse Flaschenhälse abbauen. Dies sei derzeit oftmals nicht so sichtbar. Dies läge aber vor allem daran, dass sich die Engpässe der Bahn auf der Straße manifestierten. Intelligentes Investieren, sei hier nötig, denn steigender Wohlstand, schlussfolgert Grewer, hieße immer auch steigende Logistik – das müsse in die Gesellschaft kommuniziert werden! Beckmeyer schließt: „Es ist uns allen klar, dass das Verkehrsministerium mehr Geld braucht. Leider macht uns das Finanzministerium – und ich sage deutlich: nicht der Finanzminister – weiterhin Probleme.“

IV. Kommunikative Herausforderung: Verkehr und Logistik

Akzeptanz für das Wachstumsfeld in der Bevölkerung

Wirtschaftswachstum bedeutet Wohlstandssicherung für den gesamten Standort. Gleichzeitig ist in der Exportnation Deutschland das erwartete Wachstum mit der Herausforderung an eine weitere Ausweitung der Güterverkehre verbunden – mit den erwartbaren Auswirkungen auch in Hinsicht auf die Belastungen für die Bevölkerung. Offenhaltung der Häfen im 24/7 Betrieb, Gigaliner oder die Diskussion um eine Lockerung des Sonntagsfahrverbotes für LKW sind hier nur einige der kritischen Stichworte.

„Die notwendigen Veränderungen, die der wachsende Güterverkehr hervorrufen wird, müssen gesellschaftlich kommuniziert und ökologisch verantwortet werden“, fordert Witten. Die Elbvertiefung sei hier ein gutes Beispiel, denn sukzessive konnte die Bevölkerung zum einen von

der Notwendigkeit überzeugt werden. Zum anderen konnten mit Augenmaß ökologisch sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen eingeplant werden, die sich in der Summe zum Vorteil von Mensch und Umwelt auszahlten.

Im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und der Akzeptanz in der Bevölkerung ergänzt Bock die Lärmentwicklung des Güterverkehrs. Umwelt werde durch die Logistik vorausschauend mit eingeplant. In der Frage der Flüsterbremse bei den Waggons der Schiene wäre aber erstaunlich wenig Entwicklung zu beobachten. Die Lärmentwicklung durch die Grauguss-Bremsen der Güterwaggons, ist laut Beckmeyer tatsächlich ein großes Problem, denn es ergebe sich eine enorme Investitionssumme. Bei geschätzten 400.000 Waggons bei der Bahn und 300.000 in privater Hand ergebe sich ein Investitionsvolumen in Milliardenhöhe. „Kein Unternehmen kann das ‚wuppen‘“, kritisiert Beckmeyer. Auch die Regierung könne hier nicht helfen, da dies



Dipl.-Ing. Eckart Fricke, Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG

einem unzulässigen Beihilfetatbestand entspräche. Eine Möglichkeit wäre jedoch, dies in der Hauptuntersuchung zu integrieren und zur Auflage bei der nächsten Prüfung zu machen. Auch könnten die Trassennutzungspreise auf die unterschiedlich lauten Waggons angepasst werden. Es dürfe jedoch nicht vergessen werden, dass dies eine enorme zusätzliche logistische Leistung ausmache, da dann die Zusammenstellung der Güterwaggons die entsprechend unterschiedlich ausgerüsteten Einzelwaggons berücksichtigen müsste. „Andererseits erscheint es deutlich sinnvoller, dem Lärm an der Quelle zu begegnen, als überall Lärmschutzwände aufzustellen“, erinnert Beckmeyer.

Auch für Fricke erscheint es heute kaum noch vertretbar, dass neue Waggons noch mit Grauguss-Bremsen ausgeliefert würden und ein schneller Umstieg erscheine hier notwendig. Es müsse jedoch bedacht werden, dass der Güterverkehr europäisch organisiert sei. „Die Waggons aller europäischen Bahngesellschaften ‚rumpeln‘ durch ganz Deutschland und Europa“, wie Fricke feststellt. „Es wird schwer werden, hier kurzfristig eine Verbesserung zu erreichen.“

Auch bei anderen Belastungen für die Bevölkerung sieht Nagel keine kurzfristigen Lösungen. Beim Thema Akzeptanz geht es daher nicht zu-

letzt auch immer darum deutlich zu machen, dass eine moderne Infrastruktur nicht nur gut für die Wohlstandssicherung am Standort ist, sondern ebenso gut für die Umwelt sei. Oft werde von Aktionisten immer noch diskutiert, als würde bei Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur so gearbeitet wie vor 30 Jahren. „Die Verweigerung des Infrastrukturausbaus ist heute meist weniger ökologisch sinnvoll als deren sensible Umsetzung“, so Nagel.

Für Grewer ist das Thema Akzeptanz eine Frage der Überzeugung, wie die gesellschaftliche Notwendigkeit von Transport und Logistik in der Öffentlichkeit vertreten wird. Nicht nur der Lkw, sondern auch die Bahn und die Binnenschifffahrt gerieten in Bezug auf Lärm- und Umweltschutz zunehmend unter Druck. Die Straße habe allerdings „ein besonderes Problem“, weil ihre Leistung auf dem Präsentierteller der Öffentlichkeit, nämlich im öffentlichen Verkehrsraum, stattfindet. Um so mehr müsse an Vorbehalten gearbeitet werden. Dazu gehöre z.B. das Baustellenmanagement. „Auch ich fühle mich etwas unwohl, wenn ich in einer engen Baustelle neben einem Sattelschlepper herfahre“. Im Umweltbereich müsse der Öffentlichkeit noch deutlicher gemacht werden, welche Fortschritte bei den Abgasemissionen erreicht wurden. Leider bringe die künftige Abgasnorm Euro VI keinen Fortschritt im Verbrauch der Motore, sondern nur noch marginale Verbesserungen bei den übrigen

Schadgasemissionen. Dabei sei es aus Gründen der Ressourcenschonung notwendig, vorrangig den Verbrauch zu reduzieren. „Alles was nicht verbrannt wird, erzeugt auch keine Emissionen“. In Bezug auf die Sicherheit der Fahrzeuge würden neue elektronische Fahrerassistenzsysteme für eine weitere Verbesserung der Unfallbilanz sorgen. Die Serienreife der Systeme sei gegeben. „Jetzt kommt es darauf an, sie verbindlich zur Ausrüstungsvorschrift zu machen“. Ein Vorstoß bei EU-Kommissar Verheugen, der eine entsprechende Verordnung auf den Weg gebracht hat, gebe das richtige Signal.

„Die deutsche Logistik ist sich der ökologischen Herausforderung bewusst und braucht sich nichts erzählen zu lassen“, meint Witten. Die kommunikative Herausforderung, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu werben, müsse aufgenommen werden. Beckmeyer unterstreicht, dass das Leitthema Logistik sehr viel mehr Aufmerksamkeit und Wertschätzung als bisher verdiene. Auch – und das werde oftmals vergessen – im Umweltbereich. Die Umweltbewegung verstehe oftmals weniger von nachhaltiger Verkehrsplanung als die deutschen Logistiker, welche die Umweltdimension schon lange in ihre Kalkulationen eingebaut haben. Verkehr und Logistik sei neben der Bildung die zentrale Herausforderung unserer Wirtschaft. Und Grewer schließt: „Wir brauchen eine zielgerichtete, ideologiefreie Diskussion. Dann schaffen wir das auch!“



01 Uwe Beckmeyer



02 Dipl.-Ing. Eckart Fricke

Über die Referenten

01 Uwe Beckmeyer

Verkehrspolitik

Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Uwe Beckmeyer ist seit 2006 Vorsitzender der SPD im Land Bremen. Seit 2002 ist er Mitglied des Deutschen Bundestags und seit 2005 Vorstandsmitglied der SPD-Bundestagsfraktion. Zwischen 1975 und 1987 und von 1999 bis 2002 war er Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft und in dieser Funktion von 1979 bis 1987 stellvertretender Fraktionsvorsitzender. Von 1987 bis 1999 war er Senator der Freien Hansestadt Bremen, von 1987 bis 1991 zuständig für Wirtschaft, Technologie und Außenhandel. Beckmeyer war von 1991 bis 1995 Senator für Bundesangelegenheiten sowie für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel und von 1995 bis 1999 zusätzlich Senator für Arbeit.

02 Dipl.-Ing. Eckart Fricke

Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG

Eckart Fricke begann nach dem Abschluss seines Bauingenieurstudiums, Fachrichtung Verkehrsbau, in Hildesheim, seine berufliche Laufbahn 1977 als Planungsingenieur bei der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main. 1990 wechselte er in die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, wo er zuletzt als Vorstandsassistent beim Vorstand Forschung und Technologie und später als Persönlicher Assistent des Vorstandes Güterverkehr der Deutschen Bahn AG tätig war. 1996 wechselte Eckart Fricke in die Zentrale des Geschäftsbereiches Netz der Deutschen Bahn AG und war dort als Leiter Netzkonzeption maßgeblich für die Entwicklung und Umsetzung der Strategie „Netz 21“ verantwortlich. Im Jahr 2000 übernahm er die Fahrwegentwicklung und in Personalunion den Koordinationsstab Fahrweg bevor er 2002 Leiter Steuerung Fahrweginvestitionen wurde. Seit 2005 ist Eckart Fricke Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG in Mainz und zuständig für den Einzelwagenverkehr.



03 Hermann Grewer

03 Hermann Grewer

Präsident Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik

Seit 1995 ist Hermann Grewer Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs, (heute: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.), seit 1997 auch Präsident der Sektion II (gewerblicher Güterverkehr) und Vizepräsident des Weltverbandes für den Straßengüter- und -personenverkehr (IRU). Außerdem ist er seit 1991 Vizepräsident des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) in Frankfurt am Main sowie Mitglied Bundesverkehrsminister in des Gefahrgutverkehrsbeirats des Bundesverkehrsministeriums, seit 1992 Vorsitzender des Verkehrsausschuss der IHK zu Münster, der er seit 1984 angehört, und seit 1995 deren Vizepräsident.

Er studierte Maschinenbau in München und Karlsruhe und leitete anschließend die Familienexpedition in Gelsenkirchen. 1984 trat er dem Vorstand in der Fachvereinigung Güterfernverkehr im Verband für das Verkehrsgewerbe Westfalen-Lippe (VVWL) e.V bei, den er 1989 führte. Im selben Jahr wurde er auch stellvertretender Vorsitzender des VVWL, ehe er 1996 den Gesamtvorsitz übernahm.



04 Ralf Nagel

04 Ralf Nagel

Senator für Wirtschaft und Häfen Bremen

Ralf Nagel ist seit dem 29. Juni 2007 Senator für Wirtschaft und Häfen sowie Senator für Justiz und Verfassung im Land Bremen. Er ist seit 1982 SPD-Mitglied. Seit Januar 2006 gehört zum Vorstand der PUTZ & PARTNER Unternehmensberatung AG Hamburg.

Nach dem Studium der Politikwissenschaft, der Soziologie und der Psychologie war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bundestagsabgeordneten Gunter Huonker tätig, früherer Staatsminister unter Bundeskanzler Helmut Schmidt und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen. 1991 war er Referent der SPD-Fraktion für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und 1992 Referatsleiter für Wohnungsbauförderung im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg sowie 1994 Staatssekretär im Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt. 1999 war er Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Technologie des Landes Sachsen-Anhalt, ehe er 2000 im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Amt des Staatssekretärs ausübte.



05 Prof. Dr. Peer Witten

05 Prof. Dr. Peer Witten

Aufsichtsratsvorsitzender Hamburger Hafen und Logistik AG

Neben seiner Tätigkeit als Aufsichtsratsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die er seit 2007 ausübt, ist Peer Witten seit 1999 Ehrenvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und seit 2005 Vorsitzender des Kuratoriums und Sprecher der Logistik-Initiative Hamburg. Am 16.12.2005 wurde ihm das Bundesverdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Witten ist studierter Wirtschaftswissenschaftler (Göttingen und Hamburg) und promovierte zum Dr. rer. pol. 1976 trat er in den Otto-Versand ein, wurde 1984 Mitglied im Konzern-Vorstand der Otto-Gruppe und sitzt seit Mai 2005 im dortigen Aufsichtsrat. Seit 2003 ist er Honorarprofessor an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg auf dem Gebiet der „Internationalen Distributionslogistik“.



06 Joachim Zimmermann

06 Joachim Zimmermann

Geschäftsführer der Bayernhafen GmbH & Co.

Das Amt des Geschäftsführers der Bayernhafen GmbH & Co. hat Joachim Zimmermann seit Juni 2005 inne. Zuvor war er von 2000 bis 2005 Geschäftsführer der Bayerischen Landeshafenverwaltung.

Nach dem Studium der Betriebswirtschaft in Reutlingen und Tel Aviv war er Trainee in den Bereichen Binnenhäfen und Binnenschifffahrt bei der Bayerischen Landesverwaltung, dann von 1995 bis 1996 Referent für Binnenhäfen und Binnenschifffahrt im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, ehe er die Leitung der Abteilung Organisation und Grundstücksverwaltung der Bayerischen Landeshafenverwaltung übernahm.

