

Verein Bremer Spediteure fordert bessere Verkehrsinfrastruktur

VON MAREN BENEKE

Bremen. Wenn es um das Thema Ausbau der Mittelweser geht, fällt es Uwe Bielang schwer, gelassen zu bleiben. Nicht mehr nachvollziehbar und grob fahrlässig seien die politischen Entscheidungen, die dort in jüngster Zeit getroffen wurden, findet das Vorstandsmitglied des Vereins Bremer Spediteure, der gestern zu seinem jährlichen Pressegespräch eingeladen hatte. Während für den Bau von Schleusen in Dörverden und Minden viele Millionen Euro in die Hand genommen worden sind, hatten SPD und Grüne Donnerstag ein weiteres Ausbaggern des Flusses zwischen Minden und Bremen auf 2,80 Meter im niedersächsischen Landtag abgelehnt.

Eine Entscheidung, die aus Sicht des Regionalleiters Nord bei Kühne + Nagel viel zu kurz gedacht ist. Denn bei mehr Tiefgang und weiteren Uferbegrädigungen könnten größere Binnenschiffe zum Einsatz kommen, die nicht nur in der Lage sind, mehr Ladung zu transportieren, sondern auch den Verkehrsträger Straße entlasten dürften. „Hier wird punktuell in Infrastruktur investiert“, so Bielang, „nur die Weser, die die Infrastruktur versorgen muss, vergisst man dabei.“

Der Ausbau der Mittelweser ist nicht das einzige Verkehrsinfrastrukturprojekt, dessen Umsetzung Uwe Bielang und seine Kol-

legen aus dem Vorstand des Vereins Bremer Spediteure kritisieren. Die Interessenvertreter machten gestern deutlich, wo es ihrer Meinung nach derzeit am meisten hakt: Der Ringschluss der A 281 müsse verlässlich bis 2020 vollendet sein und für den Güterverkehr solle zügig eine Strecke ausgebaut werden, mit der Bremen umfahren werden könne. „Die Verkehrsinfrastruktur ist für uns so wichtig, weil darauf sämtlicher Import und Export des Landes fußt“, sagt Simon Reimer, Vorstandsvorsitzender des Vereins, der mehr als 150 Firmen mit etwa 4000 Mitarbeiter vertritt.

Besondere Sorgen bereitet den Bremer Spediteuren die Hinterlandanbindung zu den Seehäfen. Nachdem viele Unternehmen nach Angaben des Vereins 2013 keine nennenswerten Margenzuwächse erzielen konnten und sich die Weltwirtschaft leicht abschwächte, rechnen die Spediteure für 2014 und 2015 wieder mit einem höheren Wachstum und mit entsprechend mehr Verkehren. Laut der Seeverkehrsprognose der Bundesregierung wird sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2030 mehr als verdoppelt haben. Doch die Kapazitäten der Hinterlandanbindungen würden nach Angaben des Vereins nicht entsprechend mitwachsen. „Es passiert nicht genug und nicht schnell genug“, sagt Simon Reimer, geschäftsführender Gesellschafter bei Reimer Logistics.

Welche Auswirkungen eine mangelnde Verkehrsinfrastruktur hat, kann derzeit am Beispiel Hamburg ausgemacht werden: Wegen Bauarbeiten etwa am Elbtunnel staut sich der Verkehr dort tagtäglich über viele Kilometer. „Ich habe gehört, dass einige chinesische Reeder sich mittlerweile große Gedanken darüber machen, wo Wilhelmshaven liegt“, sagt Bielang mit Blick auf den Jade-Weser-Port.

Als weiteres Problem machen die Spediteure den fehlenden Nachwuchs aus. Nach Angaben von Uwe Bielang würden in den nächsten zehn Jahren etwa 500 000 neue Berufskraftfahrer gebraucht, um die gleiche Qualität wie bislang zu erzielen. „Es hat auf Kurzstrecken bereits Situationen gegeben, wo die Auslieferqualität von 24 Stunden nicht mehr realisiert werden konnte“, sagt er.



Der Vorstandsvorsitzende des Vereins Bremer Spediteure, Simon Reimer (vorne links), setzt sich für eine bessere Hinterlandanbindung der bremischen Seehäfen ein. An dem Pressegespräch nahmen unter anderem auch Robert Völkl (Mitte), Geschäftsführer des Vereins, sowie Ulrike Baum vom Logistiker Röhlig teil.

FOTO: KUHAUPT