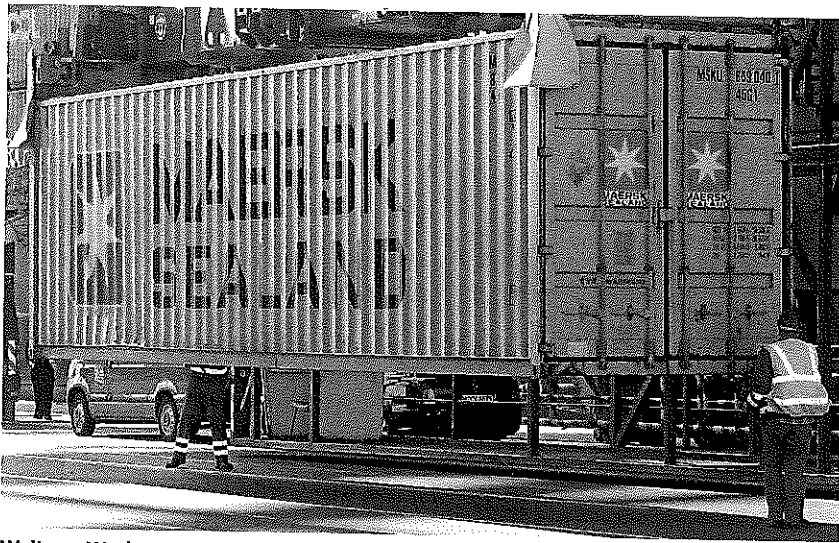


Bremens Spediteure in Sorge

Jahresbilanz vorgelegt – Hinterlandverkehrswege als großer Wachstums-Hemmschuh



entsprechend mit. „So könnten die Schienenwege nach und von Bremerhaven „kaum noch zusätzliche Züge aufnehmen“. Ein besonderer Engpass sei hier der Bremer Hauptbahnhof, „durch den derzeit alle Züge Richtung Bremerhaven geführt werden müssen“. Die Lösung sieht der VBSp-Vorsitzende im Ausbau einer Strecke, mit der Bremen umfahren werden könnte. „Dies könnte zugleich die Belastungen der Anwohner in Grenzen halten, die in Bremen direkt an der Bahnstrecke wohnen.“ Angesichts der langen Realisierungszeiten müssten konkrete Planungen jetzt eingeleitet werden, denn das Jahr „2030 kommt schneller, als manch einer sich vorstellen kann“. Bei der Straße steht für die Speditionswirtschaft der Autobahnringabschluss um Bremen im Zuge der A 281 bis 2020 ganz oben. Zudem müsse die Mittelweser für das sogenannte Großmotorgüterschiff mit 110 Meter Länge ausgebaut werden.

EHA

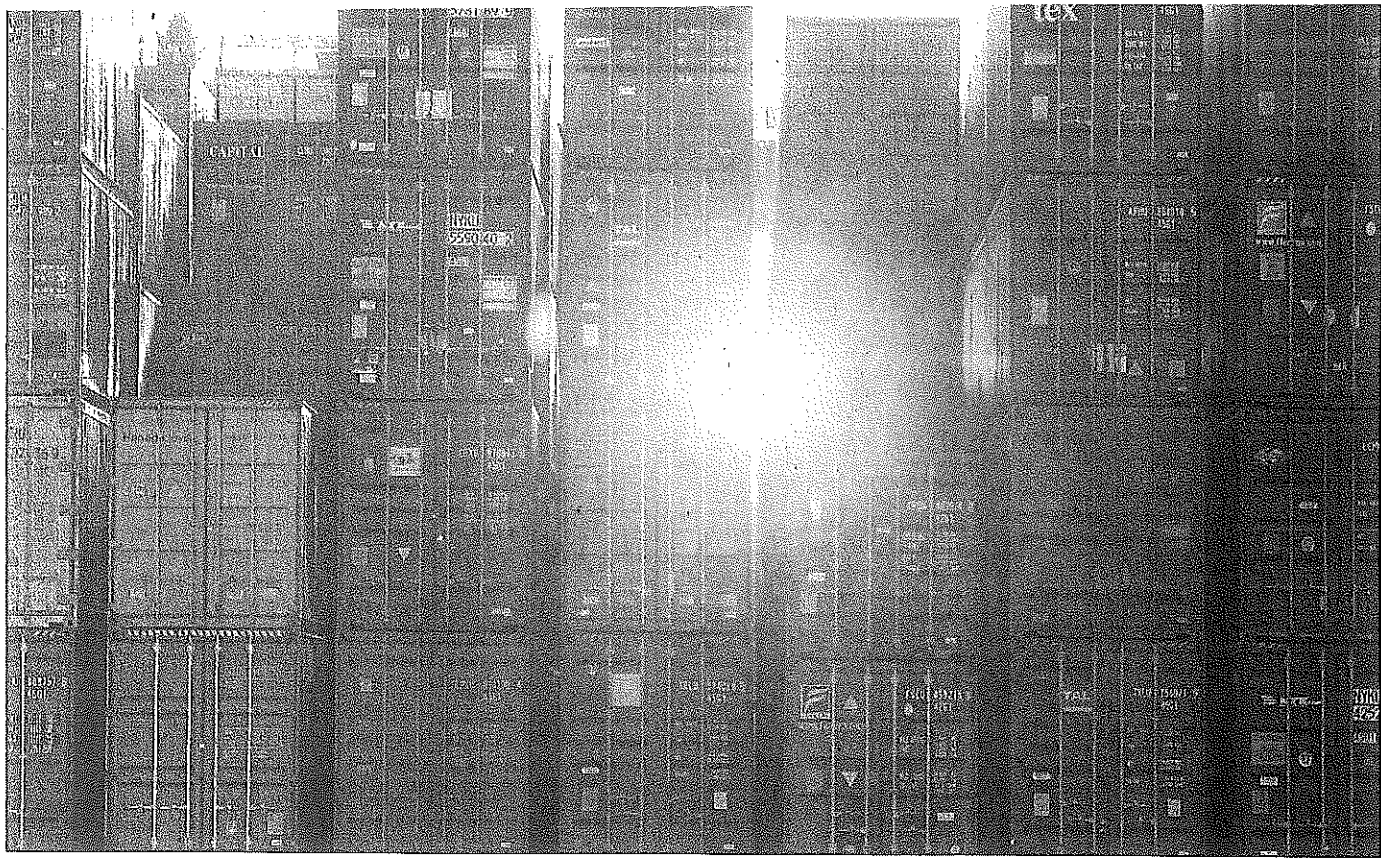
Weiteres Wachstum erwarten Bremens Spediteure in den Häfen des Stadtstaates

Bremens Speditions- und Logistikwirtschaft sorgt sich um den langfristigen Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens- und Logistikknotens an der Weser.

Das betonte Simon Reimer, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure (VBSp), gestern in der Weserstadt bei der Vorlage der Jahresbilanz im Vorfeld der Mit-

gliedersammlung. Engpässe machte Reimer bei allen drei für den Hinterland-Verkehr relevanten Verkehrsträgern aus. Und das vor dem Hintergrund etwa der neuen Seeverkehrsprognose der Bundesregierung, „die bis 2030 mit mehr als einer Verdopplung des Containerumschlages in den deutschen Seehäfen rechnet“, ergänzte Simon.

Doch schon für das laufende Jahr und 2015 rechneten die Spediteure „mit einem höheren Wirtschaftswachstum und entsprechend mit mehr Verkehren“. Reimer: „Was für die Spediteure und die gesamte bremische Seehafenverkehrswirtschaft an und für sich sehr erfreulich ist, bereitet uns Spediteuren zugleich Sorgen. Denn die Verkehrswege wachsen nicht



Die Zahl der Container, die in den Häfen umgeschlagen wird, soll sich bis 2030 verdoppeln. Darauf müsse reagiert werden, sagt der Verein Bremer Spediteure und fordert den zügigen Ausbau der Hinterlandverbindungen. • Foto: dpa

„Es passiert nicht genug“

Bremer Spediteure fordern schnellen Ausbau der Hinterlandanbindungen

Von Jörg Esser

BREMEN • Die Bremer Spediteure hängen am Tropf der Weltwirtschaft. „Wir haben immer dann viel zu tun, wenn die wirtschaftliche Entwicklung gut ist“, sagt Simon Reimer, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure. „Vor allem die Infrastruktur muss stimmen“, fährt Reimer fort. Und fordert einen zügigen Ausbau der Hinterlandanbindung, also der Verkehrswege von den Häfen ins Inland.

Das Geschäftsjahr 2013 lief für die Bremer Spediteure „noch zufriedenstellend“. Anders ausgedrückt: Es gab keine nennenswerten Mengenwüchse. Ein Grund sei der lange harte Winter gewesen, heißt es. Die Aussichten sind besser. Für 2014 erwartet die Logistikbranche ein Wachstum von 1,6 Prozent, für 2015 eines von 2,4 Prozent. Und die mittelfristigen Perspektiven

sind noch besser: Der Seeverkehrsprognose der Bundesregierung zufolge wird sich der Containerverkehr von 2010 bis 2030 mehr als verdoppeln – in den Bremischen Häfen wächst der Umschlag demnach von knapp fünf (2010) auf rund zehn Millionen Standardcontainer (TEU).

Das klingt nach guten Geschäften. Doch die Weichen für den Transport der zusätzlichen Warenmengen müssen noch gestellt werden. „Die Kapazitäten der Hinterlandanbindungen wachsen nicht entsprechend mit“, sagt Reimer (Reimer Logistics). Die Schienenwege von und nach Bremerhaven „können kaum noch zusätzliche Züge aufnehmen“. Der Bremer Hauptbahnhof ist längst zum Nadelöhr geworden. Die Spediteure fordern deshalb eine Entlastungsstrecke, auf der Bremen und vor allem der Hauptbahn-

hof umfahren werden kann. „Konkrete Planungen sollten zügig eingeleitet werden“, so Reimer.

Die Autobahn A 281 ist eine Dauerbaustelle. „Es passiert nicht genug und nicht schnell genug“, sagt Reimer. Doch ein Ende scheint in Sicht zu sein. Es gibt Zusagen, dass der Ringschluss der Stadtautobahn bis 2020 fertiggestellt sein soll. „Das ist zumindest eine verlässliche Perspektive“, sagt Robert Völk, Geschäftsführer der Spediteurs-Vereins.

Bleibt der Wasserweg. Und da ist für die Spediteure der Ausbau der Mittelwasser von entscheidender Bedeutung. Auf einem 40 Kilometer langen Abschnitt in Richtung Minden ist derzeit nur Platz für ein Großmotorgüterschiff, das bis zu 100 Container transportieren kann. Der Gegenverkehr muss also warten. Das kostet Zeit. Und damit Geld. Die Aussichten für den Aus-

bau haben jetzt einen Dämpfer erhalten. Die rot-grüne Landesregierung in Niedersachsen lehnt den Ausbau ab. Für Uwe Bielang von Kühne & Nagel ist das eine „fahrlässige und politisch kurzfristige Entscheidung“, zumal 2016 der neue Regioport in Minden eingeweiht werde. Ein weiteres Problem für die Spediteure ist der Mangel an Berufskraftfahrern. In den nächsten zehn Jahren gingen 40 Prozent der bundesweit 660 000 „Brummifahrer“ in Rente. Parallel steige der Bedarf. Somit werden bis 2025 rund 500 000 neue Fahrer benötigt, sagt Bielang.

Bleibt der boomende Internethandel, der Logistikern und Spediteuren jede Menge Aufträge, aber auch Probleme mit kleinen Sendungen und hohen Retourenquoten beschert. Ulrike Baum (Röhlig & Co.) sagt: „Das ist eine dramatische Entwicklung.“

Quelle: Tageszeitung 01.04.2014