

PRESSEMITTEILUNG

Jahresauftakt der Logistik – Trends sind seitwärts bis optimistisch

Dortmund. Der Einladung des Logistikcluster NRW zum Jahresauftakt waren am 16. Januar trotz widrigen Wetters über 100 namhafte Akteure aus Logistik, Industrie und Handel gefolgt. Im Großen Saal der Industrie- der und Handelskammer zu Dortmund stand der Austausch über die aktuellen Marktentwicklungen, ökonomischen Trends und politischen Perspektiven der Verkehrswirtschaft im neuen Jahr 2013 im Fokus.

Garrelt Duin, Minister für Wirtschaft, Energie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen, betonte die herausragende Bedeutung der Branche für die wirtschaftliche Entwicklung. „Mobilität und Logistik zählen zu den Schwerpunkten der Wirtschaftspolitik des Landes in den nächsten Jahren. Wir wollen die gesamte Wertschöpfungskette einschließlich unserer industriellen Basis in Nordrhein-Westfalen halten. Dafür sind moderne und innovative Logistiksysteme eine zentrale Voraussetzung.“ Am Beispiel des Handels, mit über 100 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr eine wichtige Kernbranche in NRW, hob er die Bedeutung der Logistik für die Gesamtwirtschaft hervor: „Nur mit Hilfe ausgeklügelter Logistiksysteme kann sich diese Branche an den Bedürfnissen der Kunden orientieren und entsprechend aufstellen. Dazu brauchen wir auch eine leistungsfähige Infrastruktur.“ Aus diesem Grund erwägt die Landesregierung beispielsweise für die Ausweisung von Flächen für Logistikansiedlungen im Rahmen der Landesplanung Ausnahmen zu schaffen. „Man wolle Entwicklung ermöglichen, nicht abwürgen“ – so der Minister. NRW habe im vergangenen Jahr große Logistik-Ansiedlungen und bedeutende Erweiterungsinvestitionen verzeichnen können, etwa Audi im Duisburger Hafen, den dänischen Logistikdienstleister DSV in Krefeld, Zalando und Esprit in Mönchengladbach. Weltweit werde NRW als attraktiver Standort geschätzt. Minister Duin bezeichnete das Logistikcluster NRW als hervorragende Plattform zum Austausch zwischen den Akteuren und machte deutlich, dass diese Erfolgsgeschichte auch in Zukunft mit Unterstützung des Landes fortgesetzt werden soll.

Otto G. Niederhofer berichtete als Mitglied des Vorstandes der Schenker Rail Deutschland AG über die heutige Positionierung des Bahnunternehmens und gab einen Ausblick auf die Erwartungen für die nahe Zukunft. Mit einem Marktanteil von 26 Prozent bezogen auf die Verkehrsleistung sei Schenker Rail Deutschland führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr. Niederhofer rechnete bis 2020 mit einem Zuwachs der in Deutschland geleisteten Tonnenkilometer von 35 % und bekräftigte das Ziel, dies als kundenorientierter, profitabler sowie ökologisch verantwortungsbewusster Marktführer bewältigen zu wollen. NRW habe dank seines industriellen Besatzes und großen Absatzmarktes im Schienengüterverkehr für DB Schenker Rail eine absolute Spitzenposition und dies werde ohne massive Friktionen auf Seiten der Wirtschaft auch in Zukunft so bleiben.

Hermann Grewer, Mitglied des Lenkungskreises Logistikcluster NRW, Vorsitzender des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) gratulierte der IHK zu Dortmund zum 150-jährigen Bestehen. Der Kammerbezirk sei ein überregional be-

deutsamer Logistikstandort. Nicht zuletzt deswegen trage Dortmund aktuell den Titel „Logistikstandort des Jahres in NRW“, der nach einem Experten-Voting und der Auswertung harter Standortfaktoren der Stadt durch das Logistikcluster NRW im Oktober 2012 verliehen wurde.

Reinhard Schulz, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund betonte, dass er klare und verlässliche Perspektiven für die wichtigsten Verkehrsprojekte der Region erwarte. „Unsere Region hat seit Jahren ein Abo auf dem Siegertreppchen gebucht“, sagte Schulz. Diese Spitzenposition wolle man behaupten. Dafür bedürfe es weiterer Anstrengungen. In diesem Zusammenhang verwies er auf die Notwendigkeit einer guten Verkehrsinfrastruktur und mahnte längst überfällige Verbesserungen an. (A 445 in Hamm, den B-1-Tunnel in Dortmund, Erweiterung der Betriebszeiten am Airport Dortmund).

Peter Abelmann, Clustermanager Logistik.NRW sowie Prokurist der SCI Verkehr GmbH stellte den aktuellen NRW.Logistikindex mit Prognosen und Trends vor, wobei er mit einem positiven Stimmungsbild überraschte. Obwohl zwei Drittel der Befragten Unternehmer aus NRW von steigenden Kosten für das Jahr 2013 ausgingen, glaubten 53 Prozent an eine generell positivere Entwicklung. Bemerkenswert sei auch, dass niemand eine weitere Verschlechterung erwarte. Allerdings relativiere das verhaltene Jahr 2012 als Ausgangspunkt für die Prognose den unternehmerischen Optimismus ein wenig.

Bei der anschließenden Podiumsdiskussion standen **Dr. Arndt Glowacki**, Leiter der Hafenbetriebe, Site Services - Logistik Ruhr Nord, Infracor GmbH, **Rainer Schäfer**, Präsident Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) und Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, **Stefan Windgätter**, Geschäftsführer Windgätter & Sohn GmbH sowie Hermann Grewer und Otto G. Niederhofer den Fragen des Moderators Dr. Christoph Kösters, Clustermanager des Logistikclusters NRW und VVWL-Hauptgeschäftsführer und des Publikums Rede und Antwort. Mit „verhalten optimistisch“ oder „seitwärts“ kennzeichneten die Diskussionsteilnehmer ihre geschäftlichen Erwartungen an das Jahr 2013.

Funktionierende logistische Strukturen seien von großer Bedeutung für sein Unternehmen und die chemische Industrie insgesamt, betonte Dr. Glowacki. Insofern bereiteten der Zustand und die Engpässe in der Infrastruktur an verschiedenen Stellen durchaus Sorgen. Wichtig für sein Unternehmen sei in NRW insofern auch die wasserseitige Anbindung über Wesel-Datteln-Kanal und Rhein. Genauso entscheidend sei aber die Flexibilität, etwa bei Niedrigwasser von Marl aus jederzeit auf Eisenbahnkesselwagen umsteigen zu können. Hierzu sei aber eine Förderung aller Verkehrsträger erforderlich. Dr. Kösters erinnerte in diesem Zusammenhang an das wichtige Projekt der Brückenanhebung entlang des Kanals für den zweilagigen Containertransport.

„Im Schienennetz fehlen an verschiedene Stellen Qualitäten in den Übergängen zwischen den nationalen Schienennetzen, in NRW stehen insbesondere die Themen 3. Gleis Emmerich-Oberhausen und Eiserner Rhein im Fokus“, so Niederhofer. Schäfer mahnte angesichts der Wachstumsprognosen der nordwesteuropäischen Seehäfen, insbesondere der ZARA-Häfen, dringend Fortschritte an. Trotz Globalisierung und allen Trends zum Outsourcen ins Ausland würden wichtige und hochwertige Teile der Wertschöpfungskette in NRW bleiben und Wachstum bei allen Verkehrsträgern generieren. Folglich müsse die Kanalsanierung und -instandsetzung vorangetrieben werden, damit die Logistik nicht nur auf der „Rennstrecke Rhein“ wettbewerbsfähig bleibe.

Sowohl Schäfer als auch Grewer wiesen außerdem auf den dringenden Handlungsbedarf bei der NRW-Straßeninfrastruktur hin, die seit vielen Jahren auf Verschleiß gefahren werde. Die Situation der Leverkusener A1-Rheinbrücke und der für Lkw gesperrten Kölner Brücken seien ein letzter Weckruf. Den jüngsten Beschluss des Landtages NRW auf Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis90/Die Grünen, nach dem sich NRW auch für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge über 7,5 to zGM einsetzen soll, kritisierte Grewer: „Der Lkw zahlte im vergangenen Jahr 4,4 Milliarden Euro an Maut. Insgesamt fließen einschließlich Kfz- und Mineralölsteuer zusammen rund 53 Mrd. € jährlich in den bundesdeutschen Haushalt. Dem steht ein Investitionsvolumen in Bundesfernstraßen von lediglich 5,4 Mrd. Euro gegenüber. Zudem weisen unabhängige Gutachten nach, dass der Lkw seine Wegekosten deckt. Daher ist eine Mehrbelastung nicht gerechtfertigt, wir haben vielmehr ein Problem der Mittelverwendung.“ Windgätter, dessen Unternehmen insbesondere im Transport schwerer und sperriger Güter tätig ist, sieht in seinem Segment auch eher „Seitwärtsbewegungen“. Erschwert würde die betriebswirtschaftliche Planung derzeit allerdings dadurch, dass mittlerweile sämtliche verfügbaren Prognosen nach zwei bis drei Monaten von der Wirklichkeit überholt würden. Er kritisierte, dass durch sich verschlechternde Infrastruktur und vor allem durch marode Brücken immer längere Umwege in Kauf genommen werden müssten.

Niederhofer betonte als wichtiges Umfeldthema der Branche die Lärmreduzierung, wenn der Schienengüterverkehr weiterhin gesellschaftlich akzeptiert werden soll. Allerdings sei der auf rund 300 Mio. Euro geschätzte Investitionsaufwand zur entsprechenden Umrüstung von Güterwaggons von Schenker Rail alleine nicht zu bewältigen. Die ordnungspolitische Dimension des Themas rechtfertige eine staatliche Unterstützung für diese Maßnahmen im Schienenverkehr. Insbesondere die Vertreter der Transport- und Speditionswirtschaft verwiesen aber darauf, dass beim Lkw in der Vergangenheit sämtliche derartigen Investitionen von den Unternehmen allein zu tragen gewesen seien.

Letztendlich waren sich trotz lebhafter Diskussion die Podiumsteilnehmer einig, dass Wirtschaft und Logistik nur durch ein gutes Zusammenspiel aller Verkehrsträger funktioniert und nur miteinander das Verkehrswachstum bewältigt werden könne. Schäfer betonte hierzu, dass es keinen Sinn ergebe, Verkehrsträger gegeneinander ausspielen zu wollen. Auch Niederhofer machte deutlich, dass es für jeden Verkehrsträger klare Kernbereiche gebe. Es sei nicht akzeptabel, dass zu wenig Geld für die Infrastruktur ausgegeben würde – und zwar bei allen Verkehrsträgern. „Wir bleiben an der Politik dran und setzen uns intensiv für eine bessere Wertschätzung der gesamten Logistik ein“, versprach Grewer am Ende der Veranstaltung, die mit guten Gesprächen bei Kaffee und Keksen ausklang.

Münster/Düsseldorf, den 18.01.2013

Peter Abelmann
Clustermanager Logistik.NRW

Dr. Christoph Kösters
Clustermanager Logistik.NRW /
Hauptgeschäftsführer VVWL NRW e.V.