



Ab in den Süden

Das Vorzeigeland **Bayern** kann auch als Logistikstandort punkten. Als wichtigstes Bindeglied nach Südeuropa ist der Freistaat aber abhängig vom Alpen transit – ein Nadelöhr für das weiter wachsende Güteraufkommen.

Es gibt immer was zu tun – mit diesem Slogan wirbt die Hornbach-Baumarkt AG durchaus erfolgreich: Sie gehört mittlerweile zu den größten Baumarktbetreibern Europas und expandiert munter weiter. Im April 2007 wird der erste Baumarkt in Rumänien eröffnet. Wie die

Filialen in Österreich, Tschechien und der Slowakei wird auch Rumänien vom neuen Hornbach-Umschlagpunkt in Vilshofen-Pleinting bei Passau beliefert werden. Das kaum ein Jahr alte Logistikzentrum mit 20.000 Quadratmetern Lagerfläche fungiert einerseits als Importlager andererseits als Cross-Docking-Punkt: „Niederbayern ist bei der weiteren Orientierung nach Mittel- und Osteuropa bester Ausgangspunkt für die schnelle Belieferung der Hornbach-Filialen in Bayern und den Nachbarländern“, erklärt Unternehmenssprecherin Ursula Dauth.

DIE SERIE

- VR 41: NRW
- VR 42: Berlin und Brandenburg
- VR 43: Niedersachsen/Bremische Häfen
- **VR 44: Bayern**
- VR 45: Hafen Hamburg

Maßgeblich für die Entscheidung für den Standort Vilshofen-Pleinting war die Lage und die gute Verkehrsanbindung, aber auch das geeignete Arbeitskräftepotenzial vor Ort sowie die notwendige Unterstützung bei Politik und den lokalen und regionalen Behörden. Außerdem standen dort genügend Flächen zur Verfügung. „Das für eine Erweiterung notwendige Gelände ist bereits in unserem Besitz“, sagt Daut.

Wachsende Güterströme

Da sich die Volkswirtschaften in Osteuropa auch künftig weiterentwickeln und da-

durch die Güterströme in Ost-West-Richtung weiterhin zunehmen werden, stehen die Chancen für eine positive Entwicklung des Logistikstandorts Bayern sehr gut.

Transitverkehr nach Süden

„Aufgrund seiner geografischen Lage im Schnittpunkt der großen europäischen Verkehrsmagistralen bietet Bayern als Standort beste Möglichkeiten, Mittel-, Ost- und Südeuropa zu versorgen“, wirbt Erwin Huber, Bayerns Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Bereits heute werde nahezu der gesamte Transitverkehr nach Süd- und Südosteuropa über Bayern abgewickelt. Neben den Nord-Süd-Routen verfüge Bayern über zahlreiche Ost-West-Verbindungen im Schienen-, Straßen- und Luftfrachtverkehr. „Mit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße steht Logistikunternehmen einer der wichtigsten Wasserwege in Europa zur Verfügung“, betont Huber.

„Bayern kann sich zur zentralen Drehscheibe innerhalb Europas entwickeln“

PROFESSOR PETER KLAUS,
Uni Erlangen-Nürnberg

INTERVIEW



Freie Bahn ans Mittelmeer

Das Projekt AlpFRail will mehr Güter auf die Schiene bringen. **Karl Fischer**, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenzzentrums Prien, zu den Erfolgsaussichten.

Nach der EU-Osterweiterung spricht jeder über Ost-West-Verkehre. Warum konzentrieren Sie sich auf die Nord-Süd-Achse?
Karl Fischer: Tatsache ist, dass sich der Nord-Süd-Verkehr in den letzten zwanzig Jahren verdoppelt hat mit fünf Prozent jährlichem Zuwachs. Der Ost-West-Verkehr hat seit der EU-Erweiterung zwar zwischen 8 und 15 Prozent zugenommen, aber die Ausgangsbasis ist wesentlich kleiner. Derzeit werden jährlich über 106 Millionen Tonnen Güter über die Alpen transportiert, Tendenz steigend. Den Bau neuer Straßen wie auch den Ausbau vorhandener Infrastruktur im Alpenraum verbietet die Alpenkonvention. Durch eine stärkere Verlagerung der alpenquerenden Transporte auf die Schiene lassen sich zumindest die Zuwächse auffangen. Wie unsere Analysen gezeigt haben, steigt der Transportbedarf zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen in Süddeutschland, Österreich, Italien mit Südosteuropa und auch Fernost weiter.

Gibt es schon erste Erfolge?

Durch Analyse der Schienenauslastung und technische Verbesserungen wurden auf der Tauernachse Salzburg-Villach Kapazitäten für neun weitere Zugpaare pro Tag geschaffen. Im Februar 2005 fiel der Startschuss für eine „Rollende Landstraße“ von Triest nach Salzburg mit täglich vier Zugpaaren. Die Auslastung dieser RoLa beträgt derzeit 95 Prozent. In den ersten neun Monaten wurden damit 50.000 LKW auf der Schiene über die Alpen gefahren. Vor allem türkische Transportunternehmen, die ihren LKW per Schiff nach Triest transportieren lassen, nutzen diesen Weg. In Vorbereitung ist ein Trailer Train für Auflieger als unbegleitete RoLa zwischen Triest und Nürnberg. Außerdem haben wir ein Konzept für einen Container-Ganzzug entwickelt. Dieser „Adria-Zug“ könnte werktäglich zwischen München, Salzburg, Villach und den Adria Häfen Triest und Koper verkehren und monatlich 845 LKW transportieren – und zwar zu wirtschaftlich inter-

essanten Konditionen. Zwei Drittel von 100 befragten Verladern und Spediteuren in Bayern und Österreich hätten Interesse an diesem Angebot.

Warum stehen die Mittelmeerhäfen im Fokus der Konzepte?

Weil hier auch Überseecontainer aus Fernost umgeschlagen werden. Vor allem der Hafen Triest hat erheblich in Personal und Infrastruktur investiert.

Bei den Überseeverkehren stehen diese Häfen aber in Konkurrenz zu Hamburg, Bremerhaven sowie die ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Das muss aber nicht sein. Schließlich gehören Güterströme auf die kürzeste Strecke. Und die Strecke übers Mittelmeer und die Alpen ist für Lieferungen nach Mitteleuropa kürzer als der Weg über die Nordsee. Der Zeitvorteil beträgt vier bis fünf Tage. Für hochwertige, terminkritische Ware kann das entscheidend sein. Die Abkürzung über die Mittelmeerhäfen macht sowohl ökologisch als auch ökonomisch Sinn, allein schon weil ein 8.000-TEU-Hochseeschiff pro Tag 1250 Tonnen Treibstoff auf See verbraucht.

Wie viel Container können denn über die Mittelmeerhäfen umgeschlagen werden?

Wir rechnen damit, dass zehn Prozent der Container, die derzeit über die Nordsee kommen, auf die Südhäfen verlagert werden könnten.

Was bedeutet das für den Logistikstandort Bayern?

Studien haben gezeigt, dass überall dort, wo es gute Verkehrsverbindungen gibt, die Wirtschaft überdurchschnittlich wächst. Damit Bayern als europäische Logistikregion weiterhin eine wichtige Rolle spielen kann, muss es möglichst kurzfristig gelingen, eine praxiserprobte Schienenanbindung an die Mittelmeerhäfen zu erreichen. Dazu ist es aber auch wichtig, dass man in die Schieneninfrastruktur Geld investiert. *eee*